

C132 – OPE17

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

12 februari 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de vervoersarmoede na de invoering van het decreet Basismobiliteit	1
Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toekomstvisie inzake het Albertkanaal en de mogelijke gevolgen voor de watervoorziening	
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van de toenemende trafiek op het Albertkanaal op de drinkwatervoorziening van Antwerpen	4
Met redenen omklede motie	9
Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het Vlaamse beleid ten aanzien van de door de Europese Commissie aan België toegewezen doelstellingen inzake hernieuwbare energie en reductie van broeikasgassen	
Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het Europees klimaat- en energiepakket en de Vlaamse standpunten en maatregelen in dat kader	
Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de eventueel schadelijke invloed van biobrandstoffen op het milieu	10
Met redenen omklede motie	20
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de uitbreiding van het weekendtarief voor elektriciteit	20
Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beschikbaar stellen van reistijdinformatie voor weggebruikers	22
Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aansturing van de verkeersstroom bij wegwerkzaamheden	26

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de vervoersarmoede na de invoering van het decreet Basismobiliteit

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het decreet Basismobiliteit dat in april 2001 goedgekeurd werd door dit Vlaams Parlement, voorziet in de uitbreiding van het stads- en streekvervoer van De Lijn in Vlaanderen. Hiermee geldt de basismobiliteit als een sociaal recht dat ook afdwingbaar is.

Eind 2006 moest er vanaf elk huis in een plattelandsgemeente binnen een straal van 700 meter een bushalte zijn. Voor kleinstedelijke gebieden was dat zelfs een straal van 650 meter en voor de grootstedelijke gebieden een straal van 500 meter. Op het platteland zijn er extra lijnen ingelegd. Er zijn heel wat goede dingen gebeurd dankzij het decreet Basismobiliteit. In de steden is het bestaande openbare vervoer verder verbeterd en uitgebreid.

Met de hulp van een prioriteitenlijst hebben alle Vlaamse gemeenten geleidelijk aan hun openbaar vervoer op het niveau van basismobiliteit kunnen tillen. De Vlaamse minister van Mobiliteit publiceert ook elk jaar een lijst met gemeenten die aan dat niveau voldoen. Burgers uit deze gemeenten hebben recht op een compensatie indien niet voldaan wordt aan de norm van basismobiliteit. Elk jaar trekt de Vlaamse Regering bovendien 25 miljoen euro extra uit om de invoering van de basismobiliteit mogelijk te maken. De afgelopen jaren zijn er ook heel wat discussies gevoerd over de invulling van het begrip door De Lijn zelf, over de wijze van meten en tellen, over de prioriteit van de projecten enzovoort. Daarover ga ik niet verder uitweiden.

Vandaag zal ik het wel hebben over vervoersarmoede. In 2001 werd op basis van onderzoek gesteld dat 45.000 mensen in vervoersarmoede verkeren. Via de invoering van het decreet Basismobiliteit probeerde en probeert men nog steeds een antwoord te geven op de problematiek van vervoersarmoede, maar uit de mededelingen van De Lijn zelf blijkt dat we een eindpunt hebben bereikt. Er is inderdaad al heel wat gerealiseerd: het aanbod van de reguliere lijnen is verhoogd, er is de belbus, het minimumaanbod in de woongebieden. Er zijn alternatieve vervoerssystemen opgericht zoals de mindermobielenentrale om tegemoet te komen aan vervoersarmoede.

De impact van het decreet op vervoersarmoede kwam in het debat nog niet aan bod. Echo's op het terrein zelf – van welzijnsschakels, van OCMW's – geven aan dat vervoersarmoede met het decreet Basismobiliteit niet is weggewerkt. Meer nog, men vreest en onderlijnt dat vervoersarmoede nog toeneemt.

Ik heb een aantal vragen, onder meer over het decreet zelf. Mevrouw de minister, is het decreet nu volledig geïmplementeerd? Kan er een lijst gegeven worden van regio's en/of steden waar het niet het geval is? Welke termijn is er aan de uitvoering verbonden?

In het verleden zijn er in het Vlaams Parlement stemmen opgegaan voor een verruimde interpretatie van het begrip basismobiliteit. Overweegt het beleid alsnog stappen in die richting te zetten, of gaat men het opnieuw ter discussie stellen? Hebben de criteria voor opeenvolgende toewijzing van de projecten voldoening gegeven? Hoeveel heeft de uitvoering van het decreet Basismobiliteit de Vlaamse overheid gekost?

Ik heb ook een vraag over de impact van het decreet op vervoersarmoede. Hoeveel van de 45.000 personen die in 2001 in vervoersarmoede verkeerden, zijn dankzij het decreet of de invoering van het decreet Basismobiliteit en de opvolging ervan, niet meer in vervoersarmoede? Als er nog personen in vervoersarmoede verkeren, welke initiatieven worden er dan voor hen genomen? Overweegt u een meer vraaggerichte aanpak voor de overblijvende problemen? Momenteel is het decreet Basismobiliteit vooral een aanbodmodel, maar een aantal mensen en doelgroepen dreigen nog steeds uit de boot te vallen. Ik vraag om hier de nodige aandacht aan te besteden, want het is alom geweten dat vervoersarmoede rechtstreeks verbonden is met kansarmoede.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik denk dat registratie heel belangrijk is. In het verleden hebben we daarover in de commissie al herhaaldelijk gediscussieerd. Als we willen weten welke groepen er nog steeds uit de boot vallen ondanks het systeem van basismobiliteit en netmanagement, moeten we eerst weten hoe en waar het openbaar vervoer gebruikt wordt. Dat kan volgens onze fractie enkel en alleen indien er werk wordt gemaakt van een registratiesysteem.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, basismobiliteit zit vervat in een

decreet, en is niet gelijk aan het bestrijden van vervoersarmoede. Daarvoor is dit decreet onvoldoende. Dat weten we allemaal. Ik kom daar straks nog op terug, maar laat er geen verwarring over bestaan.

Laten we beginnen bij de implementatie van het decreet. Het decreet werd uitgevoerd binnen de richtlijnen van de Vlaamse Regering. Ik verwijs naar het besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002, maar ook naar het regeerakkoord van deze Vlaamse Regering, waarin uitdrukkelijk aangedrongen wordt op een maximale efficiëntie bij de invulling van basismobiliteit. Het is evident dat dit een organisch iets is en dat er regelmatig zaken aan veranderen, ook binnen deze regeerperiode.

De principes werden overgenomen en beklemtoond in mijn beleidsnota en in mijn visienota van 19 september 2005 over 'Meer en beter openbaar vervoer'. Bij de bespreking van de evaluatie basismobiliteit werd ook in deze commissie de nadruk gelegd op het doelmatig invoeren van de normen basismobiliteit. Het is belangrijk dat de kosten en de baten goed worden afgewogen.

Uit de evaluatie is duidelijk gebleken dat op dit moment 90 percent van de Vlamingen basismobiel is volgens de criteria van het decreet. We hadden politiek duidelijk vastgelegd dat dit tegen 2007 voor 90 percent van de Vlamingen zou gelden, en we hebben onze doelstelling gehaald.

Ik heb in deze commissie ook altijd benadrukt dat de laatste 10 percent ten eerste verder moet worden bekeken binnen het netmanagement, en dat daarbij moet worden bekeken hoe het zit met de onderzoeken naar het potentieel en met de bijkomende criteria voor de lokale besturen en met de ondersteuning van lokale besturen voor het openbaar vervoer. Ten tweede is basismobiliteit binnen de contouren van het decreet, geen statisch gegeven. Als de minister van Ruimtelijke Ordening het stedelijke gebied anders afbakt, dan krijgen we al direct een andere toepassing van het decreet omdat de normen anders zijn voor het stedelijke gebied dan voor het niet-stedelijke gebied. Een ander voorbeeld is de creatie van nieuwe woongebieden, en ook daarmee zijn we gelukkig nog altijd bezig. Ook dat creëert opnieuw rechten die moeten worden ingelost.

We hebben 90 percent uitgevoerd en de overige 10 percent is een heel dynamisch gegeven dat we steeds onderzoeken en bekijken binnen de nieuwe uitdagingen van het netmanagement.

U vraagt me naar de verruiming van de interpretatie van het begrip. Ik ben niet helemaal zeker of ik goed weet waar u naar peilt. Het criterium voor basismobiliteit is duidelijk gelinkt aan de criteria die opgenomen werden in het decreet. Een verruimde interpretatie zou betekenen dat een nieuw kader moet worden ontwikkeld. Ik

zeg niet dat we dat in de toekomst niet moeten doen, want misschien moeten we in de toekomst eens bekijken of we het decreet niet moeten uitbreiden. Dat is een heel terechte politieke vraag die moet worden bekeken, maar mijn doelstelling voor deze legislatuur was het uitvoeren van het decreet Basismobiliteit binnen de contouren van het regeerakkoord, zoals ik u al heb geschetst, en het volledig opstarten van het netmanagement, en daarmee zijn we volop bezig.

Er worden ontzettend veel nieuwe projecten opgestart via de criteria van het netmanagement. We hebben duidelijk gezegd welke doelstellingen we nastreven: de netto reizigerswinst, een modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer, de modale verschuiving heel specifiek gericht op het motief woonwerkverkeer, de reizigersopbrengst ten opzichte van de kost, de verkeersveiligheid, het milieu en het oplossen van structurele capaciteitsproblemen. Ik herhaal nogmaals dat uiteraard ook missing links binnen het decreet Basismobiliteit aan bod kunnen komen via het netmanagement.

U vraagt of de criteria voor de toewijzing van de projecten voldoening hebben gegeven. Dit is een subjectieve vraag. Ik vermoed dat elke burgemeester er een andere interpretatie aan geeft. Dat is ook zijn of haar goed recht. Ik kan toch wel met felle overtuiging zeggen dat op basis van het decreet Basismobiliteit, de criteria er in ieder geval voor hebben gezorgd dat er op acht jaar tijd in elke gemeente – met uitzondering van twee omwille van heel specifieke redenen – een verruimd aanbod aan openbaar vervoer is gekomen. Dat is spectaculair.

De kostprijs voor de uitvoering van het decreet Basismobiliteit bedroeg op het einde van de rit in 2007 ongeveer 126 miljoen euro. Het exacte cijfer is 125.923.000 euro. Dit bedrag werd cumulatief opgebouwd. Het begon in 2000 met 8.676.000 euro. Ik zal u de exacte bedragen per jaar bezorgen. In totaal heeft de Vlaamse Regering specifiek voor de uitvoering van het decreet Basismobiliteit afgerond 126 miljoen euro uitgegeven.

U had het ook over het decreet Basismobiliteit versus vervoersarmoede. Het is niet alleen met basismobiliteit en zeker niet met het decreet Basismobiliteit dat de vervoersarmoede wordt opgelost. Wel heeft het decreet een belangrijke bijdrage geleverd, maar er zijn andere criteria en factoren die meespelen. De fysieke beperking is hiervan een voorbeeld: niet iedereen kan op het openbaar vervoer. We werken daaraan via een andere beleidslijn. Ook de prijs van mobiliteit in het algemeen en van openbaar vervoer in het bijzonder, is een heel belangrijk aspect van vervoersarmoede. Inzake de tarieven zijn we een voluntaristisch beleid blijven voeren tijdens deze legislatuur.

Onze abonnementen zijn de goedkoopste, zeker van België, maar ook in vergelijking met de ons omringende landen. Ik verwijs naar de Buzzy Pazz, die zeer goedkoop is, zeker voor een gezin met twee of drie kinderen. Een jaarabonnement van De Lijn voor min-25-jarigen kost 162 euro. Voor personen tussen 25 en 59 jaar kost een jaarabonnement 211 euro. Bij de MIVB betaalt een gebruiker daarvoor respectievelijk 280 en 415 euro. Dat is een groot verschil. Bovendien kun je met dat abonnement in heel Vlaanderen reizen. Brussel is vooralsnog een beetje kleiner. Daarnaast zijn er nog heel veel voordeeltarieven, zoals de korting op de Buzzy Pazz en het abonnement voor mensen met een leefloon of mensen met een WIWG-abonnement. Die mensen betalen slechts 25 euro per jaar.

Er zijn nog andere factoren die zorgen voor vervoersarmoede. Zo werken we erg hard aan een betere informatieverstrekking. Daar zal binnenkort extra geld voor worden vrijgemaakt. Ook dat hangt samen met vervoersarmoede. Niet iedereen heeft dezelfde toegang tot informatie. Dat heeft te maken met fysieke, maar ook met niet-fysieke beperkingen van mensen. Mee door betere, rechtstreekse en realtime-informatie zullen we vervoersarmoede wegwerken.

Misschien nog meer voor de hand liggend is de veiligheid. Ook daar werken we hard aan. Mensen durven bijvoorbeeld 's avonds of op heel drukke momenten het openbaar vervoer niet meer te nemen, omdat ze zich onveilig voelen. Ons veiligheidsplan wordt volop uitgevoerd. Dat moet de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren.

Om de meer algemene sociale impact van basismobiliteit na te gaan, loopt er momenteel een onderzoek. Daarbij wordt nagegaan bij welke bevolkingsgroepen aan welke behoefte tegemoet is gekomen bij de implementatie van het decreet Basismobiliteit. Daar komen we dus zeker nog op terug. We zullen daar zeker ook conclusies uit kunnen trekken met betrekking tot de vraag of het decreet moet worden aangepast of integendeel goed heeft gefunctioneerd.

U hebt me vervolgens gevraagd welke initiatieven er nog worden genomen. Naast het voluntaristische beleid ten aanzien van het openbaar vervoer komen we het meest tegemoet aan de bestrijding van de vervoersarmoede. Naast de basismobiliteit en het tarievenbeleid lopen er nog een aantal initiatieven die ook heel belangrijk zijn. Ik verwijs naar de diensten aangepast vervoer, die ook onder mijn bevoegdheid vallen, zij het die van Gelijke Kansen. Ik ben echter volop bezig dit over te hevelen naar de bevoegdheid Mobiliteit omdat het er meer thuishoort. Momenteel loop er een pilootproject in de gemeenten Mol en Leopoldsborg, om na te gaan hoe die diensten voor openbaar vervoer en de belbussen kunnen worden geïntegreerd. Met De Lijn zijn we

immers al heel lang bezig met het verruimen van dat concept van de basismobiliteit, door te werken met belbussen en taxi's in te schakelen. Ik verwacht dat dit op termijn ook heel wat soelaas zal brengen voor mensen met een beperking.

Ten slotte stelde u de vraag naar een meer vraaggerichte aanpak. Zoals gezegd worden, na het verwezenlijken van het grootste deel van de basismobiliteit, de nieuwe middelen van De Lijn nu geïnvesteerd in de projecten inzake netmanagement. De motivatie voor het opstarten van deze projecten is inderdaad veeleer vraaggericht, in tegenstelling tot het decreet Basismobiliteit. Dat betekent dat de aanwezigheid van een bepaald potentieel aan reizigers eigenlijk een van de hoofdcriteria is. Ook voor het oplossen van problemen met betrekking tot vervoersarmoede zal steeds worden onderzocht in welke mate er reële noden en vragen op het terrein bestaan, alvorens dat te verhelpen door netmanagement. We zijn dus al veel meer bezig met dat vraaggerichte aanbieden van openbaar vervoer.

Mevrouw De Ridder, de meest recente stand van zaken m.b.t. registratie zal ik voor u laten opzoeken. Dat dossier loopt volop. Het is echter gekoppeld aan het éénticketdossier. Dat dossier betreft ook andere vervoersmaatschappijen. Zoals u weet, is het ons doel dat er één ticket voor alle vervoersmaatschappijen zou komen. Dat hangt samen met heel de nieuwe technologie die we zullen aanschaffen voor De Lijn, en het vervangen van het Prodata systeem door een geïntegreerd systeem waardoor het niet meer nodig is het ticket in een machine te steken, maar ook het abonnement kan worden gescand en rechtstreeks geregistreerd. Nu wordt nog onderzocht in welke mate we dat zullen verbinden aan de criteria en onze abonnementsgegevens. De aanbesteding ter zake moet nog gebeuren.

U weet dat we 2010 als streefdatum voor de implementatie hebben vooropgesteld. We volgen dat op de voet. Die streefdatum is nog niet aangepast: voor mij en De Lijn is dat nog altijd 2010. Ik wil echter de nodige omzichtigheid aan de dag leggen, omdat we ook met het éénticketdossier zitten, en zoals u weet, is het veel moeilijker als er met meerdere maatschappijen moet worden samengewerkt. Ik vind het echter heel belangrijk dat de nieuwe technologie en registratie en het éénticketsysteem niet van elkaar worden losgekoppeld.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Uiteraard weten we dat basismobiliteit veel meer is dan vervoersarmoede alleen. Toch wil ik de vinger aan de pols houden als het gaat over mensen die in vervoersarmoede verkeren. U stelt dat 90 percent basismobiel is. U zult het me dan ook niet kwalijk nemen dat die 10 percent me het meest na aan het hart ligt.

Het stemt me wel tevreden dat u overleg pleegt met de minister van Ruimtelijke Ordening als het gaat over nieuw aan te snijden woongebieden. Ook daar moet de basismobiliteit worden verzekerd, zeker in de toekomst. Het verheugt me ook vooral te vernemen dat de diensten aangepast vervoer nu volledig onder de bevoegdheid van De Lijn zullen vallen, zoals de meerderheid dat had gevraagd in een motie naar aanleiding van de bespreking van de beleidsbrief Gelijke Kansen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik wil toch nog een nuance aanbrengen ten opzichte van de 10 percent die niet is uitgevoerd. Ondertussen, onder meer door netmanagement, zou dat al 8 percent kunnen zijn, dus ik moet dat nog eens opnieuw laten berekenen. Een deeltje is niet uitgevoerd, dus er zijn een aantal plaatsen in Vlaanderen waar, als we rekening houden met de criteria afstand tot de halte en het aantal bussen dat voorbijrijdt, het decreet niet volledig is uitgevoerd. Als we straks het decreet volledig uitvoeren, hebben we niet per definitie een goede stap gezet naar de vermindering van de vervoersarmoede. Het zou totaal fout zijn om ons te concentreren op die 10 percent.

We doen dat laatste stukje niet omdat het niet meer efficiënt is, ook niet voor de vermindering van de vervoersarmoede. We weten dat, ook als we er een bus inleggen, er bijna niemand zal opstappen. De enkele personen die daardoor niet de volle rechten hebben van het decreet, kunnen we beter dienen door bijvoorbeeld meer een taxi in te zetten.

We moeten het in dat licht zien. Op een bepaald moment hebben we gezegd dat het te gek is om daar Vlaamse middelen in te investeren. We kunnen die beter, via netmanagement en potentieelonderzoek, investeren op plaatsen waar er een grote vraag is. Als we verder willen werken aan de bestrijding van vervoersarmoede, moeten we eigenlijk veeleer initiatieven nemen op het vlak van tarieven, informatieverstrekking en veiligheid, en voor de zwakke groep van mensen met beperkingen, want zij kunnen ook niet op een gewone bus. Het systeem van belbussen moeten we eigenlijk nog versterken.

Mevrouw Franssen, ik zeg niet dat u dat hebt gezegd, maar we moeten het absoluut nuanceren. De doelstelling moet niet zijn het invullen van die 10 percent. Dat is in ieder geval niet mijn politieke doelstelling.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik deel uw analyse. Op dat vlak zitten we op dezelfde golf. Daarom stel ik de vraag om niet alleen op de aanbodzijde verder te werken, maar ook aan de bereikbaarheid van voorzieningen te werken en alle versnipperde vervoerssystemen zoals de Mindermobielen-centrale meer te coördineren vanuit De Lijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toekomstvisie inzake het Albertkanaal en de mogelijke gevolgen voor de watervoorziening

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van de toenemende trafiek op het Albertkanaal op de drinkwatervoorziening van Antwerpen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, om tegemoet te komen aan de mobiliteitsproblematiek in heel de regio Antwerpen, maar ook aan de problematiek van de te grote capaciteit vrachtvervoer op onze Vlaamse wegen, heeft de Vlaamse overheid in het verleden beslist om het scheepvaartverkeer op het Albertkanaal te stimuleren en daarmee de capaciteit van de binnenvaart te verhogen.

Om mee te kunnen gaan in de ontwikkelingen van de zee- en binnenvaartschepen en de capaciteit van de binnenvaart te verhogen, zijn een aantal ingrepen op het Albertkanaal noodzakelijk. Enerzijds moet het kanaal tussen Antwerpen en Wijnegem verbreed en verdiept worden. Daarnaast moeten, om de vrije doorvaarthoogte te garanderen, de bruggen over het Albertkanaal verhoogd worden.

Een verhoging van de capaciteit aan vrachtschepen betekent eveneens dat er meer versassing zullen gebeuren aan de sluizen. Elke versassing betekent meer terugvloei van het water, zodat de kans bestaat dat het waterpeil in het Albertkanaal te laag wordt. De Antwerpse Waterwerken, verantwoordelijk voor de drinkwatervoorziening in het grootste deel van de provincie Antwerpen, zou hierdoor mogelijk met een tekort aan drinkwater geconfronteerd kunnen worden. Daarnaast bestaat de vrees dat meer vervuild water zal worden opgezogen, met alle gevolgen van dien voor de kwaliteit van het drinkwater.

De studie 'Watersysteem van het Albertkanaal en de Kempense kanalen' van het Waterbouwkundig Laboratorium, dat beleidsvoorbereidende en beleidsondersteunende kennis aanbrengt voor de Vlaamse Regering, heeft de bedoeling de laagwaterproblematiek in kaart te

brengen en mogelijke maatregelen naar voren te schuiven. De studie geeft aan dat er toch heel wat waterverbruikers aanwezig zijn op het Albertkanaal. Een aantal collega's zullen het specifiek hebben over het drinkwater, maar ik wil ook nog een aantal andere gebruikers vermelden.

De industrie, maar ook een groot deel privéwatergebruikers capteren water uit het Albertkanaal. Dat maakt dat in bepaalde periodes een tekort aan water in het Albertkanaal zou kunnen ontstaan als de scheepvaartactiviteiten, met de bijbehorende versassingen, worden uitgebreid.

Door het aanbrengen van een aantal maatregelen wil deze studie het tekort aan water, zowel drink- als productiewater, voorkomen door onder meer de captatie te beperken. Deze beperkingen zijn niet altijd mogelijk en kunnen ook negatieve maatregelen inhouden voor de betrokken watergebruikers. Het stopzetten van captatie voor een aantal bedrijven betekent bijvoorbeeld meteen het stopzetten van productie. Het aanleggen van reservoirs of alternatieve waterbronnen is voor de sector een zeer zware kost. Beperken of stopzetten van watercaptatie voor drinkwatergebruik is mogelijk, doch voorafgaande communicatie is noodzakelijk. Oppompen van water bij zeer lage waterstanden betekent meteen ook oppompen van meer vervuild water. De scheepvaart zou zonder bijkomende maatregelen of investeringen in pompen aan diepgang moeten inleveren, wat natuurlijk de economie en de doelstellingen om de binnenvaart te stimuleren niet ten goede komt. Ook de elektriciteitssector heeft het zeer moeilijk om de watercaptatie stop te zetten, waardoor deze sector bijna onmogelijk beperkingen kan worden opgelegd. Maar ook de landbouw, visserij, toerisme en natuursector zien het beperken of stopzetten van captaties niet met eensgezindheid tegemoet.

Deze zeer interessante studie legt in ieder geval de belangrijke functie van het Albertkanaal bloot. Zowel als transportmiddel waarbij binnenvaart de verkeersinfarcten in de Kempen zou kunnen indijken, maar ook de industrie, de drinkwaterleveranciers, de energiesector en de landbouw en visserijsector hebben allen het Albertkanaal zo broodnodig. Net daarom is het zeer belangrijk dat de functies van het Albertkanaal goed overwogen worden en met de nodige omzichtigheid een duidelijke toekomstvisie wordt gegeven aan het Albertkanaal.

Ik zou u toch een aantal vragen willen stellen. Hoe evalueert u de studie over het watersysteem van het Albertkanaal en de Kempische kanalen? Het is niet duidelijk wat de kwantitatieve en financiële gevolgen zijn voor iedere watergebruiker bij beperking van het watergebruik? Op welke wijze zullen deze negatieve gevolgen verder onderzocht worden? Op welke wijze zullen de watergebruikers van het Albertkanaal verder betrokken worden bij het uitwerken van beperkende captatiemaatregelen? Zullen de maatregelen ook financieel onder-

steund worden door het Vlaamse Gewest? Op welke manier zal er kwalitatief drinkwater kunnen worden gegarandeerd?

Aangezien er in de studie geen beschikbare gegevens zijn over de beschikbaarheid van grondwater voor de landbouwers in het betrokken gebied, is het niet duidelijk wat de kost zou zijn van alternatieve maatregelen voor deze sector. Wordt er nog een deelopdracht uitgeschreven of zal de sector zelf gevraagd worden om alternatieven uit te werken? Zal het inzetten van bijkomende waterpompen het tekort aan water in het Albertkanaal kunnen opvangen en de gebruikers van het kanaalwater nieuwe perspectieven bieden? Hoe zult u, gelet op de beperkingen van het Albertkanaal, de binnenvaart op deze waterweg stimuleren?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de interpellatie van mevrouw Van den Eynde bespaart me heel wat tijd.

Het probleem is inderdaad dat door het toenemend scheepvaartverkeer – wat we uiteraard toejuichen – het aantal versassingen aan de sluizencomplexen toeneemt waardoor het water sneller richting Schelde gaat met een waterpeilverlaging tot gevolg. Dat is technisch te remediëren door aan elk sluiscomplex het water terug te pompen via pompinstallaties. Dat zorgt voor een opwarming van het kanaalwater, met als gevolg problemen voor de koelwatervoorziening van bijvoorbeeld de elektriciteitscentrale van Langerlo. Een bijkomend probleem is de verzilting van water waardoor de drinkwatervoorziening van de Antwerpse regio via de Antwerpse Waterwerken in het gedrang zou kunnen komen.

Ik zal me beperken tot aanvullende vragen over het feit of er al dan niet gezocht wordt naar alternatieve voorraden voor de drinkwatervoorziening in het Antwerpse. Als er inderdaad een probleem van verzilting rijst, wordt er dan uitgekeken naar andere vormen van drinkwatervoorziening, bijvoorbeeld in het grondwater? Zo ja, heeft dat dan geen negatieve gevolgen voor de verdrogingsproblematiek in de Voorkempen waar de grondwatertafels al behoorlijk laag staan?

Ik heb recent in het Bulletin der Aanbestedingen gelezen dat de nv De Scheepvaart een milieueffectenrapport aanbesteedt waarin ze wil peilen naar de milieueffecten van het afleiden van meer Maaswater naar de Nederlandse en de Vlaamse kanaalstelsels. Dat verwondert mij. Ik dacht dat de hoeveelheid water die vanuit de Maas zowel naar het Albertkanaal als naar het Julianakanaal kan worden afgevoerd, verdragsrechtelijk is vastgelegd in het zogenaamde Maasverdrag met onze Nederlandse vrienden. Is het in samenspraak met Nederland dat er nu gezocht wordt naar een scenario waarin het verdrag aangepast wordt zodat meer

water naar het Albert- en Julianakanaal gestuurd kan worden en problemen met het watertekort misschien kunnen worden opgevangen?

Welke gevolgen zal het hebben op het resterende waterdebiet dat door de Grensmaas stroomt? Het Maasverdrag had immers de bedoeling niet alleen de watervoorziening van de kanalen in Vlaanderen en Nederland veilig te stellen, maar ook het waterpeil van de Grensmaas. Zijn er gesprekken met Nederland bezig om het Maasverdrag te herzien? Kunt u nu al inschatten welke gevolgen dit zou hebben?

Bij een toenemende verzilting van het water in het Antwerpse, kan men natuurlijk gaan uitkijken naar andere drinkwatervoorraden. Maar men zou ook gebruik kunnen maken van het zogenaamde 'grijs' water, het verontreinigd afvalwater dat door de industrie kan worden gebruikt voor bepaalde processen zoals bijvoorbeeld koelprocessen zodat kan worden bespaard op primair drinkwater. Het kan ook een manier zijn om het gebruik van drinkwater in de Antwerpse regio te drukken. We kunnen verwijzen naar projecten in West-Vlaanderen waarbij effluënten van zuiveringsinstallaties van Aquafin verder worden gezuiverd en worden gebruikt als grijs water voor de industrie. Wordt er ook in die richting gezocht naar een alternatief voor de problematiek van de drinkwatervoorziening in het Antwerpse?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, geachte collega's, ik sluit me graag aan bij de vragen van mijn collega's. De heer Schoofs is verontschuldigd.

Het is inderdaad heel belangrijk dat er een waterweg is die gelukkig goed gebruikt wordt, ook in de binnenvaart, met alle problemen van dien. U zult ongetwijfeld kennis hebben genomen van de studie. Hebt u al maatregelen klaar of op stapel staan om de negatieve effecten die veroorzaakt worden door het terugpompen te compenseren of minstens te verminderen? Op welke termijn zullen de pompen klaar zijn of zullen ze werken en zullen de begeleidende maatregelen in werking moeten treden?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, de minister hoeft niet te antwoorden, want u neemt gewoon de vraag van de heer Schoofs over die hier niet aanwezig is en zijn vraag ingetrokken heeft. Dat is reglementair niet toegelaten.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, uiteraard heb ik kennis van de studie. Ik heb ze ook bij voor diegenen die geïnteresseerd zijn.

De studie is afgerond in 2006, en is gebaseerd op een bijzonder grondige analyse van de huidige en toekomstige waterbehoeften van het watersysteem enerzijds en

de evolutie van de beschikbaarheid van het Maaswater anderzijds. Met interviews, bevragingen en een workshop werden de verschillende belanghebbende sectoren in ruime mate geconsulteerd met de bedoeling een inzicht te krijgen in hun waterbehoeften, waterafhankelijkheid en houding ten opzichte van waterbesparende maatregelen. Dit alles heeft geleid tot een bijzonder waardevol en maatschappelijk onderbouwd beleidsdocument.

Zoals u terecht aanhaalt, is de belangrijkste conclusie van het onderzoek dat de bouw van pompinstallaties op de sluiscomplexen van het Albertkanaal noodzakelijk is om in de toekomst op een aanvaardbare wijze met de groeiende waterbehoefte te kunnen omgaan. Die conclusie wordt absoluut door mij onderschreven. Ik kan u ook melden dat de nv De Scheepvaart, de waterwegbeheerder, de opdracht heeft gekregen om het project voor de bouw van de pompinstallaties uit te werken. Die is er al geruime tijd mee bezig.

De heer Martens heeft terecht gewezen op de afspraken met Nederland over het watervolume dat van de Maas kan worden afgetapt. Het Albertkanaal en de Kempense kanalen worden uitsluitend gevoed met water dat afkomstig is uit de Maas. Het is dan ook niet zonder reden dat in 1995 Vlaanderen en Nederland een verdrag hebben afgesloten waarbij afspraken werden gemaakt over de verdeling van het beschikbare Maaswater in geval van lage afvoer.

Dit verdrag gaat uit van een evenredige verdeling van het beschikbare water voor de voeding van de Vlaamse en Nederlandse kanalen enerzijds en van een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het behoud van een minimum debiet van 10 kubieke meter op de gemeenschappelijke Maas. Er zijn ook afspraken gemaakt waarbij Vlaanderen vanaf een bepaald debiet over een minimale hoeveelheid Maaswater kan beschikken voor de voeding van het Albertkanaal en de Kempense kanalen.

Het staat vast dat in de huidige omstandigheden het debiet zoals afgesproken in het verdrag volstaat voor alle waterbehoeften: de scheepvaart, het drinkwater, de irrigaties en de industriële onttrekkingen. Bij een stijging van de trafiek zal de waterbehoefte voor de scheepvaart uiteraard ook toenemen. Maar aangezien Vlaanderen bij een hoger Maasdebiet zelf ook meer water mag onttrekken, rijst er in normale omstandigheden geen probleem van watertekort. Het jaargemiddelde debiet van de Maas bedraagt op dit ogenblik zelfs ongeveer 300 kubieke meter per seconde. In geval van langdurige droogte en zeer laag debiet op de Maas moet Vlaanderen zich aan de afspraken met Nederland over de waterverdeling houden. In dat geval zijn er ook waterbesparende maatregelen noodzakelijk.

Precies om deze maatregelen binnen aanvaardbare perken te houden, zijn er pompinstallaties vereist om

het netto waterverbruik van het Albertkanaal op die wijze te reduceren en de afspraken met Nederland te kunnen blijven nakomen. Ik wil er nog eens op wijzen dat in normale weersomstandigheden, bij een stijgende scheepvaarttrafiek, er helemaal geen waterpeildalingen op het Albertkanaal zijn. Er wordt wel voortdurend gewaakt over het waterpeil in de verschillende kanaal-panden, en waar nodig kan via de sluiscomplexen een variabel debiet worden doorgelaten om het peil te regelen. Tot daar de afspraken die gemaakt zijn in de verdragen en die ook gehandhaafd blijven.

Het onderzoek geeft in elk geval een aanduiding van de te verwachten kwantitatieve en financiële gevolgen van mogelijke beperkingen van het waterverbruik. Een vergelijking van de toekomstige watersituatie met en zonder de beschikbaarheid van pompinstallaties, geeft aan dat de te verwachten gevolgen zonder pompinstallaties niet aanvaardbaar zijn omdat dit in uitzonderlijk droge periodes kan leiden tot schaarste. Zodra er zekerheid bestaat over de bouw van de pompinstallaties kan en zal de laagwaterstrategie in functie hiervan verder kunnen worden geconcretiseerd.

Wanneer zich in het verleden waterbesparende maatregelen opdrongen, heeft nv De Scheepvaart hierover steeds vooraf met de betrokken watergebruikers gecommuniceerd. Dat zal in de toekomst uiteraard zo blijven, maar het is van belang dat eerst zekerheid verkregen wordt over de bouw van de pompinstallaties. Dan pas zal het mogelijk zijn om de laagwaterstrategie te bepalen. Ook hier is het de bedoeling, net zoals tijdens het onderzoek, de belanghebbenden te betrekken zeker over de volgorde en de omvang van de restmaatregelen die in de laagwaterstrategie zullen worden opgenomen. Over de manier waarop dat overleg zal plaatsvinden, wordt op dit moment nog gepraat.

Met de bouw van de pompinstallaties zal het Vlaamse Gewest de belangrijkste financiële inspanningen op het vlak van waterbesparende maatregelen voor zijn rekening nemen. Het is voorbarig om te zeggen of er ook iets nodig zal zijn voor de ondersteuning van de resterende waterbesparende maatregelen, want we moeten eerst nagaan hoe de pompen eruit zullen zien en wat de eventuele restmaatregelen zijn. Er moet hierover nog een ruim overleg plaatsvinden, en het is dus een beetje te vroeg om hier al iets over te zeggen.

Mijnheer Martens, mevrouw Van den Eynde, u stelde ook vragen over de garantie op kwalitatief drinkwater. Het is ook voorbarig om hierover al definitieve conclusies te trekken. In het verleden waren er in periodes van droogte en de daaraan gekoppelde waterbesparende maatregelen, eigenlijk nooit problemen voor wat de drinkwaterbevoorrading betreft. Men verzekert mij dat dit ook in de toekomst niet het geval zal zijn. Zelfs als de pompinstallaties op het Albertkanaal volledig in wer-

king zijn, zal er nog altijd over de hele lengte van het Albertkanaal een netto waterdebiet richting Antwerpen stromen, waardoor het mogelijke effect van verzilting en opwarming van het water van het Albertkanaal beperkt zal zijn. De pompinstallaties zullen enkel in werking zijn bij lage Maasdebieten, en dus kan ook het effect van de installaties in de tijd beperkt blijven.

Mijnheer Martens, de nv De Scheepvaart is overigens van plan om het zoutgehalte in het Albertkanaal afwaarts de sluis van Wijnegem, continu te monitoren. Als er toch sprake is van een graad van verzilting, kunnen in overleg met de Antwerpse Waterwerken maatregelen worden overwogen zoals het tijdelijk en gedeeltelijk inzetten van de buffercapaciteit van de bestaande wachtbekkens.

Naar aanleiding van uw vraag heb ik nog eens gevraagd hoe het op dit ogenblik zit. U suggereert immers dat er al verzilting is, maar men vertelde mij dat de verzilting nog niet tot aan het Albertkanaal reikt. Dat werd me deze voormiddag nogmaals bevestigd door de mensen van de dienst Scheepvaart.

Ook is het zo dat de Antwerpse Waterwerken in het zuiveringsproces van het onttrokken kanaalwater de nodige voorzieningen heeft getroffen om het hoofd te bieden aan de mogelijke toenemende algenbloei ten gevolge van de opwarming van het kanaalwater, die natuurlijk ook het gevolg kan zijn van de algemene opwarming. Er werden voorzorgsmaatregelen getroffen zodat er geen probleem voor de drinkwatervoorziening kan al ontstaan.

Op dit ogenblik – dat tonen ook de resultaten van de studie aan – is het niet aannemelijk dat het Albertkanaal als ruwwaterbron voor de drinkwaterproductie van de Antwerpse Waterwerken in het gedrang komt. Er werd trouwens door Antwerpse Waterwerken zelf, in een reactie op het krantenartikel dat enige tijd geleden werd gepubliceerd, meteen ook gesteld dat de drinkwaterproductie vanuit het Albertkanaal gewaarborgd is en blijft.

Er werd ook gevraagd naar de gevolgen voor de landbouw. De wateronttrekkingen uit het Albertkanaal en de Kempense kanalen ten behoeve van de landbouw zijn relatief beperkt. Niettemin worden ook voor deze onttrekkingen waterbesparende maatregelen in het vooruitzicht gesteld als zijnde goed beheer van een schaars goed. Zodra er zekerheid bestaat over de bouw van de pompinstallaties, zal de laagwaterstrategie in functie hiervan ook verder geconcretiseerd kunnen worden.

Net zoals tijdens de onderzoeksfase zal de landbouwsector ook hierbij worden betrokken, zeker als het gaat over de vaststelling van de volgorde en de omvang van de restmaatregelen die in de laagwaterstrategie opgenomen zullen worden. Op dat ogenblik zal trouwens

bekeken moeten worden of er maatregelen nodig zijn, of ze aanvaardbaar zijn of dat er naar alternatieven moet worden gezocht.

Mevrouw Van den Eynde, u vroeg ook of het inzetten van de bijkomende pompen het tekort aan water volledig zal kunnen opvangen. Ik moet toch opmerken dat er helemaal geen sprake is van een continu watertekort. In normale omstandigheden, dat wil zeggen bij een normale neerslag, kan er zonder probleem voldoende Maaswater aan de Maas worden onttrokken om in de verschillende waterbehoeften van het Albertkanaal en de Kempense kanalen te voorzien. Het is alleen in het geval van langdurige periodes zonder noemenswaardige neerslag dat er een probleem van watertekort kan ontstaan, aangezien het Albertkanaal en de Kempense kanalen uitsluitend gevoed worden met Maaswater. Op dat ogenblik zijn waterbesparende maatregelen noodzakelijk. Als de pompinstallaties op het sluizencomplex operationeel zullen zijn, is de kans dat er sprake is van een watertekort en van ogenblikken waarop waterbesparende maatregelen noodzakelijk zullen zijn, bijzonder sterk ingeperkt.

Volgens de studie blijkt er geen belemmering te zijn om het gebruik van de binnenvaart op het Albertkanaal verder te stimuleren. Er is helemaal geen sprake van een continu watertekort op het Albertkanaal, en er is voldoende water beschikbaar om nog meer sluisbewegingen toe te laten. Alles zal afhangen van de pompinstallaties die gebouwd moeten worden. U weet dat het onderzoek naar de bouw van de pompinstallaties op de zes sluizencomplexen in 2005 werd opgestart door nv De Scheepvaart. Het betreft pompinstallaties op de sluizencomplexen Genk, Diepenbeek, Hasselt, Ham, Olen en Wijnegem.

Deze nv heeft zich trouwens voorgenomen om die pompinstallaties zo te ontwerpen dat ze bij voldoende waterbeschikbaarheid ook in omgekeerde richting als waterkrachtcentrale kunnen werken. Daardoor hebben ze een dubbel rendement. Het grote hoogteverschil van de sluizencomplexen op het Albertkanaal maakt het mogelijk om tijdens periodes met een voldoende Maasdebiet een relatief belangrijk potentieel aan hernieuwbare stroom uit waterkracht te benutten, en op die manier ook bij te dragen aan het realiseren van de Vlaamse doelstellingen met betrekking tot de productie van duurzame energie op basis van hernieuwbare energiebronnen. We kunnen uit dit alles, zeker ook uit de resultaten van de studie, afleiden dat de installaties het overgrote deel van de tijd als waterkrachtcentrales zullen kunnen functioneren en slechts gedurende een beperkte tijd als pompinstallatie.

Op dit ogenblik is een milieueffectenrapport (MER) voor de bouw van deze pompinstallaties en waterkrachtcentrales in opmaak. Het is voor mij bijgevolg onmogelijk om al vooruit te lopen op mogelijke conclusies van dat MER. Op basis van de resultaten en aanbevelingen

van dit rapport zal het ontwerp technisch worden uitgewerkt en zullen we ook bekijken welke knelpunten er al dan niet zijn.

Mevrouw De Ridder, het is dus een beetje moeilijk om te zeggen wanneer alles operationeel zal zijn. Ik hoed me voor dergelijke uitspraken. Zeker als er nog een MER loopt, zijn ze immers voorbarig. De eerste studies werden opgestart in 2005. We zijn nu 2008. Het MER-onderzoek loopt, en daaruit zal blijken wat de potenties, de knelpunten en moeilijkheden zijn. Pas daarna kunnen we een definitieve timing maken.

In elk geval zal worden geopteerd voor de toepassing van een vooruitstrevende en ecologisch verantwoorde technologie om de mogelijke schade aan het visbestand van het Albertkanaal tot een absoluut minimum te beperken.

Mijnheer Martens, de continue monitoring van het zoutgehalte zal in 2008 al operationeel zijn. Het is immers van belang om dit heel specifiek op te volgen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vond het ook een heel interessante en grondige studie waarbij alle gebruikers van water van het Albertkanaal werden betrokken. De respons van de watergebruikers was trouwens heel groot, en dat betekent dat ze heel bekommerd zijn over wat met het Albertkanaal zal gebeuren en over hoe het in de toekomst verder moet.

Enorm veel bedrijven maken gebruik van het water van het Albertkanaal. Ik kijk een beetje angstig uit naar de afloop. Het is niet zo eenvoudig voor de bedrijven om over te schakelen op kraantjeswater of leidingwater om hetzelfde productieproces als nu te kunnen uitvoeren. Iedereen zal een stuk moeten bijdragen aan het zuinig en duurzaam omspringen met water.

In elk geval vormt het drinkwater een heel belangrijke functie van het Albertkanaal. In de studie lees ik ook dat er enkel een risicoanalyse werd gemaakt op basis van het huidige gebruik, maar dat er nog geen studie kon worden gemaakt over de wateronbeschikbaarheid. Wordt er nog verder studiewerk verricht, of is men momenteel enkel bezig met het MER over de pompen? Een aantal gegevens zijn nog onbekend. Ook in verband met de elektriciteitscentrales was nog studiewerk nodig, en daarom wil ik u vragen of er nog een opvolging van deze studie komt.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben

blij dat het Albertkanaal als ruwwaterbron voor de drinkwatervoorziening van het Antwerpse niet in het gedrang komt, noch door de verzilting, noch door de opwarming van het kanaalwater en de daaruit voortvloeiende algengroei.

Wat de verzilting betreft, is het goed dat op een permanente manier kan worden gemonitord, om zo het probleem te kunnen opvolgen. Wat de algenverwijdering in drinkwaterzuiveringsinstallaties van AWW betreft, hoop ik dat het kan zonder sporen na te laten in het drinkwater.

Het doet me plezier dat de pompinstallaties maar heel uitzonderlijk zullen werken op ogenblikken dat er in droogteperiodes sprake is van een heel laag Maasdebiet. Het verheugt me ook dat ze in twee richtingen zullen werken en in normale omstandigheden groene stroom zullen produceren, waarbij het Albertkanaal en het verval erop als waterkrachtbron zal worden aangewend.

Ik heb wel nog één grote vraag over de studie waarvan het bestek op 10 januari 2008 in het Europees Publicatieblad en op 11 januari in het Bulletin der Aanbestedingen stond. Het is een studie naar – en ik citeer: “het bepalen van de effecten van het afleiden van meer Maaswater naar de Nederlandse en Vlaamse kanalenstelsels”. Als zich, zoals u zegt, geen probleem rijst, als de huidige voeding van het Albertkanaal overeenkomstig de huidige afspraken met Nederland in het kader van het Maasverdrag niet leidt tot problemen op het vlak van waterpeilen, dan vraag ik me af waarom uw administratie nu een MER-studie laat uitvoeren naar het onderzoeken van de effecten van het afleiden van meer Maaswater naar de kanaalstelsels.

Ik vind dit toch heel merkwaardig. Volgens u is er dus geen enkel probleem op het vlak van waterpeilen of van drinkwatervoorziening en kunnen binnen het huidige Maasverdrag alle functies van het Albertkanaal blijven bestaan, zowel de drinkwatervoorziening als de scheepvaart, en moeten we ons niet ongerust maken, maar toch laat uw administratie een MER uitbesteden dat zal peilen naar de milieueffecten van meer afgeleid Maaswater in het Albertkanaal. Ik kan begrijpen dat u vandaag geen antwoord kunt geven op deze vraag, ik ben ook pas recent op het bestek gestoten.

Ik zou graag binnen afzienbare tijd een antwoord krijgen op mijn vraag wat nu de aanleiding is voor die studie van uw diensten, van nv De Scheepvaart. Kwam er een verzoek van Nederland? Is uw administratie zelf vragende partij om meer Maaswater te kunnen afleiden naar de kanalen?

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, de studie die werd uitgevoerd, peilde naar het huidige en het toekomstige waterverbruik en naar de mogelijkheden om water te besparen. Het is nu de bedoeling om alles

zo goed mogelijk te implementeren, om na te gaan hoe we op het terrein tot de restscenario's kunnen komen in het geval van laagwaterstanden. Indien extra studiewerk noodzakelijk is, zal dat uiteraard ook gebeuren, maar op dit ogenblik kunnen op basis van het bijzonder interessante document al voldoende conclusies getrokken worden voor de opstart van concrete implementaties op het terrein en van overleg.

Ik sluit helemaal niet uit dat er nog bijkomend studiewerk moet worden verricht, maar we kunnen nu al praktisch beginnen te werken op basis van dat element, zeker ook als het gaat over de sluizenproblematiek. In die sluizen was trouwens ook al voorzien in het Maasverdrag van 1995. Die sluizen zijn dus niet plots boven water gekomen als gevolg van die studie. Het idee bestond al, maar nu wordt het concreet uitgewerkt.

Mijnheer Martens, de concrete publicatiedatum en dergelijke zal ik u schriftelijk bezorgen. Wel is het zo dat het Maasverdrag niets bepaalt als het gaat over situaties met veel water. Er zijn enkel afspraken gemaakt over de situaties waarin er sprake is van weinig water. Mijn administratie pleegt voortdurend overleg met Nederland om na te gaan hoe we omgaan met situaties waarin er sprake is van veel water. Ik kan dit niet garanderen, maar ik vermoed dat het ene het rechtstreekse gevolg is van het andere. Op het ogenblik dat we dit water als energiebron beginnen te gebruiken, zou het goed zijn de effecten daarvan te bekijken en in rekening te brengen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijn fractie zal een met redenen omklede motie indienen.

Met redenen omklede motie

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

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het Vlaamse beleid ten aanzien van de door de Europese Commissie aan België toegewezen doelstellingen inzake hernieuwbare energie en reductie van broeikasgassen

Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het Europees klimaat- en energiepakket en de Vlaamse standpunten en maatregelen in dat kader

Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de eventueel schadelijke invloed van biobrandstoffen op het milieu

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mevrouw de minister, eind januari heeft de Europese Commissie haar strategie onthuld voor de strijd tegen de klimaatverandering. Alle lidstaten kregen een concrete doelstelling voor 2020 opgelegd, zowel inzake hernieuwbare energie als inzake de reductie van broeikasgassen. Ondertussen is al geweten dat ons land in het kader van deze Europese lastenverdeling een hernieuwbare-energie-doelstelling van 13 procent en een CO₂-reductiedoelstelling van 15 procent toegewezen krijgt. Dat ligt dus ruim onder de 20 procent die de Europese staats- en regeringsleiders als algemene doelstelling voor de hele EU hebben afgesproken.

In de weken voor deze beslissing hebben de oranjeblauwe politieke leiders van zowel de federale als de Vlaamse Regering zich het vuur uit de sloffen gelopen om er bij de Europese Commissie op aan te dringen zeer mild te zijn voor ons land. Daarmee manifesteerden ze zich niet zozeer als behartigers van het algemeen belang en van de toekomstige generaties, maar wel als de behartigers van de belangen van enkele energie-intensieve sectoren en van het Franse SUEZ-Electrabel. Het Verbond van Belgische Ondernemingen streed zij aan zij met de minister-president en de federale premier door te beweren dat het absolute maximum aan hernieuwbare energie dat tegen 2020 in ons land kan worden geproduceerd, slechts 8 procent is. Zowel het VBO als de minister-president hoorden we hierbij het argument gebruiken dat ons land ocharme zo weinig kustlijn heeft en zo weinig zon dat bronnen van hernieuwbare energie, zoals wind- en zonne-energie, bij ons weinig kans maken, en

zeker niet volstaan om de opgelegde hernieuwbare-energie-doelstelling te realiseren.

Een aantal beweringen vanwege zowel een aantal bedrijfssectoren als de regering hebben ons toch enigszins de wenkbrauwen doen fronsen. Zo werd gesteld dat de stroomrekening met maar liefst 15 procent zou stijgen door deze Europese doelstelling inzake hernieuwbare energie. Dan vraag ik me wel af hoe het komt dat we decennialang een van de hoogste energierekeningen van alle OESO-landen kenden. Nochtans was onze energieleverancier van dat ogenblik de monopolist, en diens portefeuille bestond voor het belangrijkste deel uit kernenergie, met daarnaast fossiele brandstoffen, en maar voor een heel marginaal deel uit hernieuwbare-energiebronnen. Als ik dan die uitspraak hoor dat de stroomrekening zal stijgen, dan vind ik dat bijzonder vreemd. Uit elke leveranciersvergelijking blijkt immers dat mensen bij een overstap van de standaardleverancier naar een 100-percent-groenestroomleverancier als Ecopower doorgaans veel minder betalen. Ik wil ook beklemtonen dat kernenergie bovendien historisch gezien veel meer werd gesubsidieerd dan groene stroom nu.

In oktober 2005 maakte de VITO een studie in opdracht van de Vlaamse administratie, namelijk de Afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie. De studie was getiteld 'Prognoses voor hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling tot 2020'. Hierin worden prognoses gemaakt voor het economisch potentieel van hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling in Vlaanderen. Ik benadruk dat het hier gaat over het louter economisch potentieel, dus niet het technische potentieel, dat nog veel groter is. De prognoses werden gemaakt volgens de parameters van 2005, terwijl de productiekosten van hernieuwbare energie steeds maar afnemen.

Als men alles op zijn beloop laat en geen extra beleidsinspanningen doet, blijkt dat in 2020 het aandeel van de hernieuwbare energie 8 tot 10 procent van de elektriciteitsvraag zou bedragen. Dat is het business-as-usualscenario. In het PRO-scenario, een scenario waarin wel een bewust ondersteuningsbeleid wordt gevoerd, berekent de VITO een economisch haalbaar potentieel van 14 tot 16 procent groene stroom van de elektriciteitsvraag in Vlaanderen. Voor alle duidelijkheid, het gaat over elektriciteit hier, terwijl de door de EU opgelegde doelstelling energie in het algemeen betreft, maar toch is dit indicatief. Het Vlaamse Regering heeft, voor zover ik weet, nog steeds geen formele doelstellingen voor groene stroom voor 2020 vastgelegd. Wel is er de groenestroomdoelstelling die in 1999 werd vastgelegd, namelijk 6 procent tegen 2010. Toen was er nog vrijwel niets qua groene stroom in Vlaanderen. Die doelstelling was dus echt wel revolutionair. Toen zijn een aantal mechanismen in werking gezet en is er een ommekeer in het beleid gekomen. Nauwelijks een paar

jaar later, in 2003, werd al duidelijk dat we die doelstelling, door de initiatieven en het gevoerde beleid, tegen 2010 met de vingers in de neus zouden halen. Ik vind het wat jammer dat toen geen extra inspanning is geleverd en de doelstelling niet werd opgetrokken.

Sindsdien heeft toenmalig minister van Energie Peeters wel aangekondigd dat hij die groenestroomdoelstelling zou verdubbelen, tot 12 procent in 2015, maar voor zover ik weet, is dat nog nergens officieel verankerd. De VITO stelt hier dus, in een studie in opdracht van de administratie, dat in een PRO-scenario in Vlaanderen tegen 2020 een economisch haalbaar en rendabel potentieel aan hernieuwbare energie van 16 procent mogelijk is.

Dit gaat over hernieuwbare energie. Natuurlijk heeft de Europese Commissie ons ook doelstellingen met betrekking tot de CO₂-reductie opgelegd, namelijk 15 procent tegen 2020. Op zich is ook dat weinig, zeker in vergelijking met de reductie die er volgens de recentste klimaatrapporten moet komen, willen we de opwarming van de aarde echt temperen. Ook hier wordt weer geschermd met het argument dat dit ons verschrikkelijk veel geld zal kosten. Wat veel minder wordt beklemtoond, is dat als we deze maatregelen nu niet nemen, dit ons veel meer zal kosten. Ik citeer uit een artikel uit De Tijd van 9 november jongstleden: "De klimaatverandering zal de frequentie en ernst van extreme weersomstandigheden zoals overstromingen, stormen en zeer droge zomers doen toenemen. In Europa kunnen de jaarlijkse kosten van overstromingen met 100 tot 120 miljard euro stijgen tegen 2020." En wie zegt dat? Niet Groen! of Greenpeace, maar het Europese Comité van Verzekeraars. De verzekeraars zijn bang dat, indien het zo doorgaat, de verzekeringssector, die toch big business is, failliet gaat. Nu staat in de kleine lettertjes van verzekeringspolissen dat die de verzekerde niet dekken tegen schade als gevolg van nucleaire ongevallen. Misschien wordt binnenkort ook toegevoegd aan die kleine lettertjes dat schade als gevolg van klimaatverandering niet gedekt zal zijn.

Professor Eyckmans van de Katholieke Universiteit Leuven heeft destijds berekend dat het realiseren van de Kyotodoelstelling – en dan gaat het dus niet eens over de post-Kyotodoelstelling – ons land 0,4 tot 0,7 procent van ons bruto nationaal product zou kosten, terwijl de effecten van het broeikas effect bij een gebrek aan maatregelen ons in de toekomst minstens 3 tot 4 procent van dit bruto nationaal product zouden kosten.

Mevrouw de minister, ik stel ook vast dat de Vlaamse Regering ondertussen al voor ongeveer 52 miljoen euro aan buitenlandse emissierechten heeft aangekocht, vooral dan via de internationale klimaatfondsen. Dat zou ongeveer een derde dekken van de Kyotokloof die nog moet worden gedicht. In de toekomst zullen die uitstootkredieten, die worden bekomen via investeringen in joint implementation, clean development mechanisms of de

aankoop van rechten, echter veel duurder worden. Als we op die wijze verder de kloof willen dichtend, zullen we minstens 150 à 200 miljoen euro nodig hebben. Dan vraag ik me eens te meer af of we dat geld niet beter zouden investeren in binnenlandse maatregelen.

Ik zie dat bedrijven als Fotovoltech fors uitbreiden, en ondertussen hoor ik de minister-president zeggen dat er in Vlaanderen geen zon is. Op die wijze jaagt men natuurlijk bedrijven naar het buitenland. Hansen Transmission gaat naar de Londense beurs. Er zijn de offshoreprojecten, die eigenlijk internationale trendsetters zullen zijn. Welnu, dat is de toekomst, dat zijn de bedrijven en de banen van morgen. Ofwel trekken we resoluut deze kaart, ofwel zullen we achterhoedegevechten blijven leveren, zoals de oranje-paarse regeringsleiders dat momenteel doen.

Mevrouw de minister, zal de Vlaamse Regering zich nu uiteindelijk inschrijven in een voluntaristisch beleid om de tergend realistische, door de Europese Commissie opgelegde hernieuwbare energiedoelstelling van 13 procent tegen 2020 effectief te realiseren? Of blijft de Vlaamse Regering obstructie plegen en achterhoedegevechten leveren om daar toch nog onderuit te komen?

Onderschrijft de Vlaamse Regering de resultaten van de VITO-studie, die in opdracht van haar eigen administratie werd verricht, en volgens welke er in Vlaanderen een economisch potentieel aan hernieuwbare elektriciteit van 14 tot 16 procent bestaat? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welk referentiescenario uit die VITO-studie volgt de Vlaamse Regering nu eigenlijk? Is het het business-as-usualscenario, dat het economisch potentieel op 8 tot 10 procent legt en waarbij eigenlijk wordt gezegd dat we alles op zijn beloop laten, waardoor we vanzelf aan 8 tot 10 procent komen? Of zal de Vlaamse Regering een tandje bijsteken en een bewust ondersteuningsbeleid voeren en dus een PRO-scenario volgen, waardoor het economisch potentieel op 14 tot 15 procent zal komen?

Mijnheer de voorzitter, aan mijn interpellatie is ook nog een vraag om uitleg van de heer Vrancken gekoppeld over de impact van biobrandstoffen op het milieu, maar tijdens de repliek zal ik daar nog een woordje over zeggen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Er is niet alleen een vraag om uitleg van de heer Vrancken aan gekoppeld, maar ook een interpellatie van mij, die op hetzelfde thema ingaat: de Europese energie- en klimaatstrategie die twee weken geleden door de Europese Commissie werd gelanceerd.

Het is een ambitieus pakket om tegen 2020 de uitstoot van broeikasgassen op Europees niveau met 20 procent

te doen dalen, de energie-efficiëntie met 20 percent te doen toenemen en 20 percent van de resterende energievraag met hernieuwbare bronnen in te vullen.

De Europese Commissie heeft ook een voorstel gedaan om de inspanningen tussen de verschillende lidstaten te verdelen. Ze gaat ervan uit dat elke lidstaat op het vlak van hernieuwbare energie een bijkomend basispakket realiseert, om daarbovenop nog inspanningen te verdelen die rekening houden met de rijkdom van elke lidstaat, het bruto binnenlands product. Men staat tegelijkertijd toe dat het aanvullende pakket van hernieuwbare energie ook gerealiseerd kan worden door de aankoop van zogenaamde garanties van oorsprong, certificaten van groene energie uit het buitenland.

Ik denk dat de Europese Commissie eigenlijk een heel faire verdeelsleutel voorstelt. Ze houdt enerzijds rekening met de economische welvaart in een bepaalde lidstaat, volgens het principe 'de sterkste schouders dragen de zwaarste lasten'. Met de handel in garanties van oorsprong houdt ze ook rekening met de kostenefficiëntie. Het is voor lidstaten mogelijk om aan hun verplichtingen te voldoen door certificaten van groene energie uit het buitenland aan te kopen.

Op het eerste gezicht is het een zeer faire en rechtvaardige verdeelsleutel. Mevrouw de minister, ik hoop dan ook dat Vlaanderen, en België bij uitbreiding, zich niet zal verliezen in achterhoedegevechten om de verdeelsleutel alsnog proberen aan te passen.

Mevrouw de minister, ik hoop ook dat Vlaanderen zoveel mogelijk de opgelegde inspanningen in eigen regio gaat realiseren en niet de gemakkelijksoplossing kiest van de aankoop van hernieuwbare-energiecertificaten uit het buitenland. Dat is belangrijk om ervoor te zorgen dat ook onze bedrijven mee zijn in de nieuwe industriële revolutie die op ons afkomt. Of duurzame energie en klimaatvriendelijke producten en diensten tot grootschalige commerciële toepassingen zullen leiden, is niet langer de vraag: de vraag is of onze bedrijven een graantje zullen kunnen meepikken in die gigantische groeiemarkten van de toekomst.

Ik vind het goed dat we nu al in verschillende sectoren koplopers hebben. Ik vind het goed dat onze bussebouwers bezig zijn met de eerste geïntegreerde brandstofcelbus ter wereld. Dat is een manier om in de toekomst ook competitief en concurrentieel te kunnen zijn. Als we enkel moeten concurreren op basis van productie- en loonkosten, kunnen we er al op voorhand het bijltje bij neerleggen. Maar als we kunnen concurreren op basis van kwaliteit en innovatie en de voorsprong die we op dat vlak opbouwen, is er voor onze industrie nog een mooie toekomst weggelegd, zowel voor onze bussebouwers en voor onze bedrijven die actief zijn in de sector van de fotonvoltaïsche energie, als voor bedrijven

als Umicore, dat wereldmarktleider is op het vlak van oplaadbare batterijen. Er zal een enorme markt opengaan als Europa erin slaagt om haar doelstellingen gerealiseerd te krijgen.

Ik hoop dat we zoveel mogelijk in eigen regio kunnen realiseren. Ik denk dat dat nodig is om onze industrie om te schakelen naar een duurzame industrie. Daardoor kan ook de milieukwaliteit in onze regio verbeteren. Naarmate we erin slagen om in de eigen regio meer energie te besparen, leidt dat ook tot minder uitstoot van verzurende, ozonvormende stoffen en minder uitstoot van fijn stof, dat gepaard gaat met de verbranding van fossiele brandstoffen.

Mevrouw de minister, ook over de milieukwaliteit maken we ons toch zorgen. In de week dat het klimaatplan van de Europese Commissie werd bekendgemaakt, werd ook het milieurapport van professor Esty in Davos gepresenteerd. Onze minister-president was er zelf aanwezig en wil dat blijkbaar de volgende jaren nog doen, omdat hij wil dat Vlaanderen daar meer in de kijker zou lopen. We liepen daar in de kijker, maar in negatieve zin. Van de 28 Europese lidstaten bekleeden we de zesentwintigste plaats op de rangorde van milieuprestaties. Enkel Tsjechië en Roemenië doen het binnen Europa slechter dan ons land.

Mevrouw de minister, ik denk dat daar iets aan moet gebeuren. Vroeger luidde de kritiek dat men verouderde cijfers gebruikte en verkeerde criteria hanteerde. Ik denk dat die schoonheidsfouten ondertussen zijn weggewerkt, maar onze plaats op de rangorde is er niet op verbeterd. In 2006 bekleedde België nog de negenendertigste plaats op de ranglijst, in 2007 zijn we gezakt tot de zeventenvijftigste plaats. Het is triest om te moeten vaststellen dat zelfs heel wat ontwikkelingslanden, zoals Thailand, Sri Lanka en zelfs Cuba, beter presteren dan ons land. Dat is een reden te meer om echt in eigen regio orde op zaken te stellen en voor eigen deur te vegen.

Mevrouw de minister, wat is uw standpunt over de aanpak die door de Europese Commissie wordt voorgesteld? Wil Vlaanderen haar eerlijk aandeel opnemen in de inspanningen die de Commissie ons land voorrekent? Wilt u daarbij zoveel mogelijk de doelstellingen ook in eigen regio realiseren? Waar blijft de in het regeerakkoord aangekondigde verhoging van de groenestroomdoelstellingen voor de periode na 2010? Toenmalig minister van Energie Peeters heeft in de plenaire vergadering beloofd dat de doelstelling zou worden opgetrokken tot 12 percent tegen 2015, waarmee we ons mooi op weg zetten om het economisch haalbaar potentieel van de VITO-studie tegen 2020 te halen.

Mevrouw de minister, op welke manier wilt u de drempels in de vergunningverlening van windmolens uit de weg ruimen? Daarover hebben we ook een aantal

schrijvende verhalen kunnen lezen in de kranten. Het is erg moeilijk om vergunningen te verkrijgen voor windmolens of windmolenparken.

Ik heb ook nog een vraag over het toewijzingsplan van emissierechten aan onze industrie, naar aanleiding van het langer openhouden van de hoogoven van Arcelor. Ik moet u feliciteren met het akkoord dat u twee weken geleden hebt bereikt. Ik heb er wel nog een vraag over. Als ik de weerslag in de kranten over het akkoord lees, begrijp ik dat de elektriciteitssector ook in Vlaanderen meer zal moeten doen dan in het aangepaste toewijzingsplan dat Vlaanderen tijdens het Overlegcomité in december had voorgelegd. Niet alleen de steenkoolcentrales, maar ook de klassieke gasgestookte centrales en de oliecentrales zullen hun rechten moeten kopen.

Dat vinden we een goede zaak, maar dat betekent dat er ten opzichte van het voorstel van december een extra hoeveelheid emissieruimte ontstaat. Daar kunnen we twee dingen mee doen: ofwel geeft u die extra aan de bestaande Vlaamse industrie, ofwel stopt u die in het reservepakket. Wij hopen dat u voor dat laatste kiest. Dat biedt ons meer ruimte om meer duurzame technieken en investeringen aan te trekken volgens de beste beschikbare technieken. Geef geen cadeau aan de bedrijven die niet tot milieuresultaten leiden, maar spaar die extra rechten op in het reservepakket dat u kunt toewijzen aan nieuwe bedrijven die met nieuwe duurzame investeringen naar Vlaanderen willen komen.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil daar even op inpikken en een opmerking maken over de groenestroomcertificaten die we kopen.

We moeten er ons van bewust zijn dat ieder land binnen de Europese Unie de nodige inspanningen levert om groene energie te stimuleren en het milieu te verbeteren, maar we zien op internationaal vlak dat China en Indië op dit ogenblik de grootste vervuilers zijn. Daar wordt bitter weinig gerealiseerd. Het moet niet allemaal van één kant komen. Ik denk dat de bedrijven in Europa de nodige inspanningen leveren, maar dat die op een bepaald ogenblik wel een maximum hebben bereikt.

We moeten nagaan wat Europa kan doen ten opzichte van staten als China en Indië, waar we economische betrekkingen mee onderhouden, om maatregelen te nemen om ook daar de CO₂-uitstoot te reduceren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de voorbije

maanden waren er een aantal bouw- en interieurbeurzen. Een van de opvallendste standen op deze beurzen waren de standen met de fotovoltaïsche zonnepanelen.

Mevrouw de minister, we kunnen niet ontkennen dat er de voorbije maanden bij heel veel burgers een bijzondere interesse is ontstaan voor deze nieuwe vorm van energie. Dat bewijzen ook de cijfers van de VREG.

Ik heb deze morgen in de pers gelezen dat gedacht wordt aan een verlaging van de subsidies die door de Vlaamse Regering worden uitgekeerd. Momenteel zou er een subsidie zijn van 450 euro per groenestroomcertificaat. Klopt het dat een verlaging wordt gepland? Ik denk dat het in deze tijd, waarin eindelijk heel veel mensen interesse tonen voor hernieuwbare energie en iedereen graag bespaart – want energie wordt duurder –, geen goed signaal zou zijn dat de overheid het subsidiebedrag naar beneden haalt.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, we blijven in de energiesfeer. Mevrouw de minister, u zult zich herinneren dat ik in 2005 minister-president Letermé ondervroeg over de koolzaadproductie in Vlaanderen. Hij volgde de redenering om deze vorm van biobrandstof in Vlaanderen verder te promoten.

Biobrandstof wordt gevoed door gewassen, niet alleen uit het binnenland, want er is natuurlijk maar een beperkte hoeveelheid gewassen die hier geteeld kunnen worden. Het merendeel van de gewassen komt dus uit het buitenland, jammer genoeg dikwijls uit derdewereldlanden, die al zwaar belast worden op het vlak van milieu en economie.

Iedereen was gematigd positief tot wildenthousiast over de implementatie van deze alternatieve brandstof in ons economisch bestel. Maar als we de media mogen geloven, hebben wetenschappelijke experts van de Europese Commissie een rapport geproduceerd waarin ze het nut en vooral de kosten van biobrandstof in vraag stellen.

De Europese Commissie publiceerde op woensdag 23 januari jongstleden een omvattend pakket maatregelen waarmee Europa de leiding moet nemen in de strijd tegen de klimaatopwarming. Onderdeel van het plan is het voornemen om biobrandstof te promoten, en tegen 2020 moet biofuel 10 percent van de Europese transportbrandstof uitmaken. Vlaanderen is daarin gevolgd en heeft al een aantal lijnbussen op koolzaadolie. De Vlaamse Regering staat volledig achter deze maatregel.

Op vrijdag 18 januari lekte in de Britse pers een document uit van het eigen wetenschappelijk onderzoekscentrum van de Europese Commissie waarin de weten-

schappers de vaststelling neerpennen dat de milieubaten van biobrandstof twijfelachtig zijn terwijl de zware kosten, ook voor het milieu, steeds duidelijker worden. De stijgende vraag naar maïs, koolzaad en palmolie leidt nu al tot toenemende ontbossing. Er zouden ook sociaal-economische gevolgen zijn in de vorm van stijgende voedselprijzen.

Ik wil hierbij ook het advies van de Minaraad van april 2005 aanhalen: “De internationale dimensie van bio-energie moet volledig meegenomen worden in het Vlaamse ondersteuningsbeleid. Dit betekent dat er garanties moeten zijn voor zowel de bescherming van het milieu en de biodiversiteit in de landen waar de biomassa geproduceerd wordt en de gevolgen voor voedselvoorziening in de wereld. De Belgische regering vindt het dus onhaalbaar om het gebruik van fossiele brandstof in de EU tegen 2020 met 20 percent te verminderen, voornamelijk wat betreft het voornemen om België te verplichten om vanaf 2012 nog eens 15 percent meer groene energie, wind, water en zon, te doen gebruiken.”

Mevrouw de minister, wat is het standpunt van de Vlaamse Regering ter zake? Heeft het bewuste rapport enige invloed op de houding van de Vlaamse Regering voor wat betreft de productie van koolzaad en andere gewassen en de daaruit voortvloeiende productie van biobrandstof? Hoe staat de Vlaamse Regering tegenover de Europese opdracht om België te verplichten om tegen 2012 nog eens 15 percent meer groene energie te doen gebruiken? Is dit voor Vlaanderen wel een haalbare kaart?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik wil eerst nadrukkelijk een misverstand rechtzetten. Ik denk niet dat de Vlaamse Regering verweten kan worden obstructie te plegen of achterhoedegevechten te voeren om onder de Europese energie- en klimaatdoelstellingen uit te komen. Ik zal daar straks duidelijkheid over geven.

De Vlaamse Regering steunt volmondig en onverkort de vijf doelstellingen van het klimaatpakket. Ik zal ze nog eens opsommen. Ten eerste: 30 percent broeikasgasemissiereductie als alle andere regio's meedoen. Ten tweede: dat wordt 20 percent als dat niet het geval is. Ten derde wordt er ingezet op 20 percent energiebesparing. Ten vierde wil men 20 percent energie winnen uit hernieuwbare energiebronnen. Tot slot wil men 10 percent biobrandstoffen realiseren.

Vlaanderen dringt wel aan op een billijke en evenwichtige lastenverdeling die rekening houdt met de mogelijkheden en de draagkracht van de lidstaten. Ik denk dat daar weinig mis mee is. Integendeel, het getuigt van een behoorlijk bestuur ten aanzien van de Vlaamse gezinnen en de Vlaamse bedrijven. Dat ligt trouwens volkomen in

de lijn van de besluiten van de Europese Raad van 8 en 9 maart 2007. Daar is zeer nadrukkelijk gesteld dat aangestuurd wordt op “een broeikasgasemissiereductie die gebaseerd is op billijkheid en transparantie en rekening houdt met nationale omstandigheden en de relevante referentiejaren en een aandeel hernieuwbare energie, rekening houdend met een billijke en adequate toewijzing naargelang van de verschillende nationale uitgangspunten en mogelijkheden.”

Het gaat bovendien om een sociaal-economische discussie: wie doet wat, met welke middelen en op welke manier? Het betreft hier geen ecologisch debat, want de doelstellingen zijn in 2007 al bepaald. We weten het dus al een hele tijd.

Ik wil ook even het rekenoefeningetje maken. Een andere verdeling van kosten en lasten verandert niets aan het geheel. We moeten tot een globale reductie komen binnen het geheel van de Europese lidstaten. Het is dus van belang om de middelen optimaal te alloceren, want op die manier kunnen er meer middelen vrijkomen om bijkomende inspanningen te leveren of om andere maatregelen te nemen.

Als je dat rekenkundig bekijkt, is het vrij eenvoudig. Stel dat je een lidstaat hebt met een potentieel 40 en één met potentieel 10, die allebei ongeveer even rijk zijn. In de ene lidstaat bepaal je de doelstelling op 30 terwijl die 40 kan en in de andere op 20 terwijl die 10 kan. Het enige gevolg is dat er meer middelen gebruikt worden tegen een hogere kost om in de lidstaat die het het moeilijkst heeft de doelstelling te realiseren, terwijl je de andere lidstaat niet zijn maximale middelen laat uitputten. Dit is een kort voorbeeld.

Europa heeft dit ook zelf beseft en heeft een studie laten uitvoeren door het Fraunhofer-Instituut waarbij mooi een vergelijking is gemaakt tussen de verschillende lidstaten en de potenties van de lidstaten in beeld is gebracht.

Dus samengevat betekent dit dat als België meer doet, dit als gevolg kan hebben dat andere landen in dat geval minder doen zonder dat de resultaten voor het klimaatbeleid er beter van worden. Als hier zou worden verkondigd dat het streven naar een eerlijke lasten- en kostenverdeling slecht is voor het klimaat, dan is dat wat mij betreft een gebrek aan inzicht in het weliswaar complexe dossier of een bewuste foute informatieverstrekking.

Als we even de resultaten op het terrein bekijken, is het helemaal niet zo dat Vlaanderen de Belgische doelstelling bekritiseert maar integendeel goed op weg is om ze te realiseren. Ik zal van de gelegenheid gebruik maken om een paar voorbeelden te geven. De broeikasgasuitstoot is tot 98 percent teruggedrongen onder het niveau van 1990. Tussen 1996 en 2000 was er een daling van de uitstoot van 110 percent tot 102 percent. Vervolgens

is de uitstoot weer gestegen tot 103 percent in 2004 en sinds 2004 is er weer een daling tot 98 percent nu. Hetzelfde verhaal geldt voor de energie en de koolstofintensiteit. Die daalde van 1996 tot 2000, is wat blijven hangen tot 2003 en is sindsdien terug aan het dalen.

De REG-investeringen nemen geweldig toe. Dat blijkt zowel uit de verkoop van apparaten en materialen als uit de uitkering van premies. Het E-peil – niet onbelangrijk bij wat we willen realiseren in de toekomst – bedraagt gemiddeld 91 in plaats van de opgelegde E100. De K-waarde bedraagt 42 in plaats van de verplichte K55. De warmtekrachtkoppeling steeg van bijna 2 terawattuur in 1996 naar bijna 5 terawattuur in 2000, is blijven hangen tot 2004 en is intussen gestegen tot 9 terawattuur in 2006. We hebben ook het volgende laten berekenen: als we alle bedrijven samen nemen die investeren in warmtekrachtkoppeling, dan is er in 2006 door alle bedrijven samen een energiebesparing gerealiseerd die gelijk is aan het gemiddeld energieverbruik van 400.000 Vlaamse gezinnen. Het aandeel groene stroom is relatief en absoluut verdubbeld sinds 2005.

Als we de doelstellingen bekijken die trouwens bepaald zijn tijdens de vorige legislatuur, zien we dat die doelstellingen tijdens de vorige legislatuur drie jaar na elkaar niet gerealiseerd werden, zelfs niet nadat ze gereduceerd werden.

Ik heb de twee decreten bij. Tussen 2000 en 2002 zijn de doelstellingen afgezwakt. Dit is toch belangrijk als het gaat om kritiek produceren. In 2000 waren de doelstellingen voor 2003 en 2004 aanvankelijk op 2 en 3 percent gestipuleerd. In 2002 werden die doelstellingen plots afgezwakt tot 0,8 en 1,2 percent. Bovendien zijn de doelstellingen op dat moment ook niet gehaald. In 2002 werd de doelstelling slechts voor 37 percent behaald, in 2003 was dat 49 percent, in 2004 was het 76 percent. In 2005 is de doelstelling voor 97 percent gerealiseerd, in 2006 voor 100 percent en in 2007 – en dat is zeer goed nieuws – zelfs voor meer dan 100 percent zodat de doelstelling nog verhoogd zal worden.

In 2004 werden er minder dan 550.000 groenestroomcertificaten toegekend. In 2006 zijn er dat al meer dan 1,4 miljoen, namelijk 1 miljoen voor biomassa – 70 percent –, 237.000 voor windenergie – 17 percent –, 185.000 voor biogas – 13 percent – en 7.000 voor andere hernieuwbare bronnen – 0,5 percent. Ik kan dus alleen maar vaststellen dat de doelstellingen die bepaald zijn, op vandaag uitgevoerd zijn en zelfs in de feiten opgetrokken worden.

Nochtans heeft Vlaanderen effectief een aantal beperkingen. We hebben een grote behoefte aan stroom en brandstof, want we zijn een dichtbevolkt gebied met veel energieverbruikende nijverheid. We hebben weinig grond- en delfstoffen die bruikbaar zijn als brandstof. Er

zijn weinig grote hoogteverschillen om stuwmeren aan te leggen of waterkrachtcentrales te bouwen, in tegenstelling tot de Scandinavische landen of landen die grenzen aan de Alpen of de Pyreneeën. We hebben een kuststrook, maar die is niet bijzonder lang. De Noordzee zelf is druk bevaren en valt onder de bevoegdheid van de federale overheid. Er is niet zo heel veel open ruimte om op grote schaal biomassa-installaties, windmolens of windmolenparken te plaatsen. En er is jammer genoeg ook een pak minder bruikbare zonne-energie dan in Spanje of Italië om stroom uit te halen.

Niettemin – en laat er geen twijfel over bestaan – betekent dat geenszins dat het niet de bedoeling zou zijn om in de toekomst alle bestaande mogelijkheden te benutten en dus volop in te zetten op het uitbreiden van de mogelijkheden en de realisaties inzake hernieuwbare energie.

De heer Martens vroeg of de Vlaamse Regering de Europese doelstellingen effectief of zoveel mogelijk in eigen regio zal realiseren. Mijn antwoord is vrij eenvoudig: ja, het is absoluut de bedoeling dat te doen. In welke mate er gebruik zal worden gemaakt van de garanties van oorsprong, valt nog af te wachten. Er moeten nog een aantal zaken in kaart worden gebracht. We weten nog niet precies wat de doelstelling zal worden na de behandeling in de Europese Raad en het Europese Parlement en wat het aandeel van de garanties van oorsprong zal zijn. We moeten ook nog de Belgische doelstellingen verdelen tussen Vlaanderen, Brussel en Wallonië. We moeten ook de capaciteiten en het potentieel aan groene stroom, groene warmte en groene koeling duidelijk in kaart brengen. We moeten ook nagaan hoe we de steunmaatregelen die er vandaag zijn – de fiscale maatregelen, de premies, de certificaten – effectiever en efficiënter kunnen inzetten.

Zelfs zonder de klimaatverandering is het van groot belang dat we werk maken van rationeel energieverbruik, energieprestaties, warmtekrachtkoppeling en hernieuwbare energiebronnen. De energiebevoorrading en de prijzen op zich zijn al een reden op zich om onze consumptie te beperken en onze productie duurzamer te maken. En samen met de voordelen inzake gezondheid of werkgelegenheid, ligt het voor de hand dat we de inspanningen in de mate van het mogelijke in Vlaanderen doen. Ik wil een duidelijke nuancering aanbrenge, want het brengt geen zoden aan de dijk om hier maatregelen uit te voeren die elders veel goedkoper kunnen gebeuren of om hier bedrijven weg te jagen die elders meer mogen uitstoten.

Om de resultaten te halen, is het van groot belang dat we ons niet blind staren op de hernieuwbare energie, maar dat we vooral werk maken van de energiebesparing. En dit staat ook heel nadrukkelijk in het persbericht dat de Commissie heeft verspreid, want een niet geconsumeerde kilowattuur valt nog altijd te verkiezen

boven een alternatief geproduceerde kilowattuur. Het betreft hier in het bijzonder de overheden, maar ook de verenigingen, de gezinnen en heeft betrekking op zowel voertuigen en toestellen als op gebouwen en gedrag.

Het is dus een goede zaak dat de Europese Unie bindende en afdwingbare doelstellingen naar voren schuift, maar het zou ook goed zijn indien de EU ook werk maakt van maatregelen om grensoverschrijdende of gemeenschappelijke uitdagingen aan te pakken. Ik denk bijvoorbeeld aan een algemeen beoordelingskader voor biomassa of aan een berekeningswijze voor energieprestaties van gebouwen. Dat zou alles wat makkelijker meetbaar maken.

Mijnheer Glorieux, u hebt een vergelijking gemaakt en ook verwezen naar een studie over onze potentialiteit. Ik weet niet of u goed ingelicht bent, maar de Europese doelstellingen inzake hernieuwbare energie hebben niet alleen betrekking op groene stroom, maar ook op groene warmte, groene koeling en biobrandstoffen en ook op niet-warmtekrachtkoppeling. Warmtekrachtkoppeling (WKK) werkt immers voor meer dan 95 percent op aardgas. WKK is bijzonder goed bij energiereductie, het minder nodig hebben van energie, en er zijn wel een aantal groene WKK's, maar die zijn nog vrij beperkt. Aardgas is een fossiele brandstof, en dus kunnen we WKK niet zomaar onderbrengen in de rubriek hernieuwbare energie.

U haalt vervolgens een studie aan van de VITO, een heel interessante studie trouwens, en u noemde het primair energieverbruik uit hernieuwbare energiebronnen. U had het daarbij heel nadrukkelijk over elektriciteit waardoor het verhaal uiteraard veel genuanceerder wordt. U hebt correct geciteerd, want in 2020 is het in het business-as-usualscenario mogelijk om ongeveer 3 percent te halen, in het PRO-scenario 5 à 6 percent. Die percentages wijzigen uiteraard als we omrekenen naar het finaal energiegebruik, maar u merkte terecht op dat de cijfers van de VITO niet slaan op energie en de algemene groep hernieuwbare energie, maar wel op elektriciteit. 8 tot 10 percent is het groenestroompotentieel. De percentages waarnaar u verwijst, hebben betrekking op het groenestroompotentieel bij een hoog of respectievelijk laag stroomverbruik in een business-as-usualscenario, en 14 tot 16 percent is het potentieel in een proactief scenario. Het betreft de mogelijkheden inzake groene stroom. In 2006 bedraagt het finaal energieverbruik, en dus niet alleen het elektriciteitsverbruik, in Vlaanderen 344 terawattuur. We wekken 1,4 terawattuur groene stroom op en we maken 3,2 terawattuur groene warmte aan. Voor de biobrandstoffen staat de teller vandaag op 0 terawattuur. We komen dus aan 1,3 percent. Dat is zeker een reden om het bestaande ondersteuningsbeleid aan te houden en om te overwegen om het nog uit te breiden.

Uiteraard is dit geen reden om de cijfers die u aanhaalt en die betrekking hebben op de groenestroommogelijk-

heden zomaar te transponeren op de mogelijkheden voor het totale pakket aan hernieuwbare energie. Uiteraard is dit een vorm van appels met citroenen te vergelijken. De groene stroom is immers maar een deeltje van het totale pakket aan hernieuwbare energie.

Laat duidelijk zijn dat ik vandaag helemaal niet zeg dat 13 percent – dat is wat we als doelstelling opgelegd kregen – onhaalbaar of onbetaalbaar zou zijn. U zult me dat vandaag niet horen zeggen. Wel zeg ik dat we nu moeten onderzoeken hoe we die doelstelling kunnen realiseren en op welke manier we ons ondersteuningsbeleid moeten moduleren of aanpassen.

Mijnheer Martens, u stelde een paar bijkomende vragen. Het klopt dat ik de bepalingen van de groenestroomdoelstellingen wilde verdagen tot na de bekendmaking van de Europese doelstellingen inzake hernieuwbare energie. Ik heb dit herhaaldelijk gezegd in de commissie en ook tijdens de bespreking van de beleidsbrief. Het regeerakkoord heeft het over het vastleggen en niet noodzakelijk over het verhogen van de doelstellingen. Op dit ogenblik – we weten nu wat ons te doen staat – wordt onderzocht hoe we de Europese doelstellingen kunnen vertalen in Vlaamse beleidsmaatregelen. Ik heb aangekondigd dat ik daarop wilde wachten. Het is nu het moment om snel voortgang te maken.

Bij het bepalen van de Vlaamse groenestroomdoelstellingen wordt ook rekening gehouden met doeltreffendheids- en doelmatigheidsoverwegingen. We moeten vermijden dat er onaanvaardbare overcompensatie of oversubsidiëring zou bestaan. Vandaag is het niet zo dat er dossiers op tafel liggen om de opbrengst van groenestroomcertificaten plots te laten zakken. Dit kan niet stilletjes beslist worden, een dergelijke beslissing moet sowieso door het Vlaams Parlement worden goedgekeurd.

U beperkte uw vraag over het toewijzingsplan. In ons plan stond 49 percent. Ondertussen werd dat met 1 percentje verhoogd tot 50 percent. U merkte terecht op dat de inspanningen die vanuit de elektriciteitssector moeten worden geleverd ietwat opgetrokken worden waardoor de verdeling moet worden herbekeken. Ik doe vandaag geen uitspraken over de manier waarop die verdeling moet gebeuren. Ik neem alvast uw suggestie mee. Het is de bedoeling dat we de komende weken een optimale verdeling maken.

Mijnheer Vrancken, u had een vraag over de biobrandstoffen. De Europese Raad heeft op de lentetop in 2007 beslist dat als onderdeel van het energie- en klimaatpakket er uiterlijk in 2020 een bindend minimaal streefcijfer van 10 percent moet zijn in elke lidstaat voor het aandeel biobrandstoffen in het totale EU-verbruik van benzine en diesel in de vervoerssector. Een paar belangrijke voorwaarden werden gesteld: de

productie moet duurzaam zijn, de biobrandstoffen van de tweede generatie moeten commercieel beschikbaar worden en de richtlijn over brandstofkwaliteit moet dienovereenkomstig gewijzigd worden zodat er passende niveaus voor het mengen mogelijk worden.

Het rapport waarnaar u verwijst, is afkomstig van een dienst die verbonden is aan de Europese Commissie en die reageerde als volgt: “ ‘Het is een bijdrage zoals we vele bijdrages bestudeerden. Het gaan hier niet om een wetenschappelijk rapport.’ Dat werd gezegd door de woordvoerder van Eurocommissaris voor de Energie Andris Piebalgs. Hij bevestigde bovendien dat de Commissie pal achter de doelstelling van 10 procent blijft staan.”

Het is evident dat het Vlaamse Gewest de evenwichtig geformuleerde doelstelling, inclusief de belangrijke voorwaarden van de lentetop, steunt. Er zijn wereldwijd heel wat rapporten die de diverse facetten van de biobrandstoffen analyseren. Het is bovendien een belangrijke materie, gelet op de mogelijke impact. Het is daarom belangrijk dat in de Europese regelgeving de duurzaamheidsvoorwaarden op een goed afgewogen wijze worden geïntegreerd. In deze commissie werden al vragen om uitleg gesteld over de duurzaamheidscriteria.

Ik benadruk dat de voorwaarden die aan biobrandstoffen worden gesteld binnen België, worden vastgelegd door de federale regering in het kader van de beslissingen over de tenders. We moeten het brede plaatje in rekening brengen. Het gaat om de transportsector. Op het vlak van emissies is dat de snelst groeiende sector. Biobrandstoffen zijn slechts een van de middelen die worden ingezet om de emissies onder controle te houden. Gelet op de uitdagingen waar we voor staan en op het stijgend gewicht van de emissies, moeten alle mogelijke instrumenten op hun uitvoerbaarheid worden onderzocht.

U had nog een vraagje over de derde landen zoals China. Het standpunt van de Commissie wordt volledig onderschreven. In een mededeling van de Commissie wordt uitdrukkelijk gesteld dat in de nieuwe ETS nog altijd een beroep kan worden gedaan op CDM, maar dat het gebruik van de credits die dergelijke mechanismen opleveren, zal worden beperkt tot het niveau van de huidige handelsperiode. Dit zou mogelijk moeten maken om dit mechanisme op grotere schaal in te zetten als er een internationale overeenkomst wordt ondertekend. Dat is cruciaal om de EU toe te laten snel haar inspanningen op te voeren naar het ambitieuzere streefcijfer van 30 procent broeikasgasemissiereductie dat in dat geval zou gelden.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U stelt dat de Vlaamse Regering de doelstelling van de Europese Commissie blijft ondersteunen – het zou er nog aan mankeren. Het zijn natuur-

lijk de algemene Europese doelstellingen waar ons land zich vorig jaar reeds aan heeft verbonden.

Belangrijk is de verdeling. Gaan we er al dan niet mee akkoord dat deze regering de doelstellingen, de lastenverdeling van de algemene doelstellingen die aan ons land werd toegewezen, al dan niet tot de haren zal maken: met andere woorden 13 procent hernieuwbare energie en 20 procent CO₂-reductie tegen 2020?

U stelt dat we goed op weg zijn om de doelstellingen te halen, maar u hebt het dan natuurlijk over Kyoto en niet over 2020. We zijn op weg om de doelstellingen te halen, maar dan wel vooral via de aankoop van buitenlandse uitstootkredieten. Als we de Kyotokloof nog willen dichten, dan zal dat op zijn minst 150 à 200 miljoen euro kosten als we dat via buitenlandse uitstootkredieten doen. Wij denken dat het veel beter is om bij ons te investeren om zo deze specifieke industrie extra ontwikkelingskansen te bieden en om deze bedrijven de kans te geven om aan de wereldtop te staan en ook bij ons deze jobs van de toekomst te houden.

Ik herhaal mijn opmerkingen over de realisaties in hernieuwbare energie en WKK van vandaag. Ik hoor u steeds weer vertellen dat het nu veel beter is dan een paar jaar geleden en dat we goed bezig zijn. Wat we vandaag hebben, is natuurlijk gewoon het business-as-usualbeleid dat door de vorige regering in gang werd gezet. We kwamen van een situatie waarbij er bijna niets was. Het systeem dat toen in gang werd gezet, heeft in enkele jaren tijd inderdaad geleid tot de groei die we vandaag kennen. U plukt nu de vruchten van het beleid van de vorige regering, maar voert verder gewoon een business-as-usualbeleid. Natuurlijk werd de doelstelling in 2001-2002 niet voor de volle 100 procent gehaald, want het groenecertificatensysteem was gloednieuw en een gloednieuw systeem heeft natuurlijk een paar jaar inlooptijd nodig voor het op een effectieve manier ten volle werkt. U steekt dus pluimen op uw hoed die u niet verdient. Als u zelf een tandje zou bijsteken en zich niet zou beperken tot het business-as-usualbeleid, dan zou ik ze u gerust gunnen.

U zegt ook dat we onze bedrijven toch niet mogen weggagen. Natuurlijk mogen we dat niet, maar volgens de nieuwe regelgeving zoals die is uitgewerkt door de Europese Commissie, zal de toewijzing van verhandelbare emissierechten en het emission trade system voor bedrijven voortaan op Europees niveau worden geregeld. Onze bedrijven beweren dat ze qua energie-efficiëntie tot de wereldtop behoren. Ze kunnen dus alleen maar wel varen bij dit systeem en hebben zeker geen nadelige concurrentiepositie.

Ik wil nog even terugkomen op mijn concrete vragen. Ik had u gevraagd of u zich inschrijft in een beleid om 13 procent hernieuwbare energie en 15 procent CO₂-

reductie tegen 2020 te realiseren. Ik ben niet zeker of ik een heel duidelijk antwoord heb gehoord. Is die 13 procent nu de officiële doelstelling van de Vlaamse Regering, of moet eerst nog worden onderzocht hoe we dat allemaal gaan verwezenlijken? U hebt immers wat rond die vraag gefietst door op die manier te antwoorden.

Ook mijn tweede vraag is eigenlijk onbeantwoord gebleven. U hebt me er attent op gemaakt dat groene stroom niet hetzelfde is als hernieuwbare energie. Dat had ik natuurlijk zelf ook aangegeven. Mijn concrete vraag blijft of u die groenestroomdoelstelling van 6 procent tegen 2010 die vandaag bestaat, zult optrekken tot 16 procent tegen 2020, zoals aangegeven in de VITO-studie. Daar had ik graag een concreet antwoord op gekregen. Nogmaals, het gaat hier over groene stroom. De VITO zegt duidelijk dat er ter zake een economisch potentieel is van 14 à 16 procent, indien er een volutaristisch beleid wordt gevoerd.

Inzake de agrobrandstoffen kan ik alleen maar vaststellen dat een aantal collega's nu tot het inzicht komen dat er problemen zijn. Een aantal maanden geleden hebben we hierover een voorstel van resolutie ingediend ter bespreking en stemming. Jammer genoeg is dat unaniem weggestemd. In ons voorstel vroegen we dat er duurzaamheidscriteria zouden worden ingevoerd met betrekking tot agrobrandstoffen, omdat de teeltwijze momenteel in veel gevallen niet duurzaam of milieuvriendelijk is en zelfs een twijfelachtige energiebalans heeft, en bovendien steeds meer zal concurreren met voedselproductie. Dat is natuurlijk een groot probleem.

Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat u ons land zult vertegenwoordigen op de lentetop van de Europese milieuministers. Het zou goed zijn mocht u dit onderwerp daar op de agenda zetten en samen met de andere Europese ministers werken aan Europese duurzaamheidscriteria. Mijn fractie heeft hierover nog een voorstel van resolutie ingediend. Ik hoop dat we het nog kunnen behandelen. Ik heb gezien dat de agenda van deze commissie zeer vol zit. Misschien moet het dan maar in de commissie voor Leefmilieu, of desnoods in de plenaire vergadering worden behandeld. In ons voorstel vragen we heel specifiek dat u op die lentetop in maart een initiatief zou nemen om die duurzaamheidscriteria voor de agrobrandstoffen op de agenda te plaatsen en er desnoods zelfs voor te pleiten dat, zolang die criteria niet zijn ingevoerd, deze doelstelling van 10 procent zou worden opgeschort.

Mijnheer de voorzitter, namens mijn fractie wil ik een met redenen omklede motie aankondigen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, mijn vraag was niet echt of u die Europese totaaldoelstellin-

gen steunt – ik ga ervan uit dat u dit zou doen. Mijn vraag was eigenlijk of u de voor ons land voorgerekende doelstellingen steunt, en de methode van lastenverdeling die de Europese Commissie voorstelt. Daar heb ik geen antwoord op gekregen.

U stelt dat het nooit de bedoeling is geweest om dat lineair te verdelen tussen de lidstaten. Uiteraard was dat nooit de bedoeling. Het debat, dat we ook hebben gevoerd bij de beleidsbrief Energie, gaat over de vraag of we alleen moeten kijken naar het criterium van de kostenefficiëntie. Als ik uw beleidsbrief goed heb gelezen, was dat uw uitgangspunt, namelijk dat die Europese lastenverdeling gebaseerd moet zijn op de verschillen in marginale reductiekosten of – als het over groenestroomdoelstellingen gaat – de verschillen in marginale productiekosten.

Toen al hebben we erop gewezen dat kostenefficiëntie één zaak is – het is inderdaad belangrijk op de eerste plaats de reducties te halen waar ze het goedkoopst zijn – maar niet het allesbepalende criterium is: er moet ook rekening worden gehouden met de economische draagkracht in bepaalde lidstaten en regio's. Dat is precies wat de Europese Commissie heeft gedaan. Met andere woorden, we moeten niet enkel kijken naar de efficiency, maar ook naar de affordability: welke lidstaten kunnen welke lasten dragen? In de benadering van haar klimaatpakket heeft de Europese Commissie een goed evenwicht gevonden tussen efficiency en affordability.

Mijn vraag aan u was: kunt u het eens zijn met deze methode van lastenverlaging, waarbij inderdaad niet alleen wordt gekeken naar de kostenefficiëntie, maar ook rekening wordt gehouden met de economische draagkracht van een lidstaat? Daar heb ik geen antwoord op gekregen.

Ik ben blij dat u stelt nu snel werk te zullen maken van het aanpassen van de groenestroomdoelstellingen voor na 2010. Wat betekent dat nu? Die nieuwe doelstellingen voor na 2010 stonden in het regeerakkoord aangekondigd voor 2006. Ondertussen zijn we twee jaar verder. Ik begrijp dat u even wilt kijken wat er in het klimaatpakket van de Europese Commissie zit, maar ik zou wel graag eens een nieuwe deadline zien voor deze aanpassing.

U zegt de steunniveaus voor hernieuwbare energie niet op een drafje benedenwaarts te zullen aanpassen, maar ook dat we ons eveneens moeten hoeden voor oversubsidiëring. Dat lijkt me correct. We moeten kijken naar de kostprijs en de productiekosten van hernieuwbare energie. Gelukkig merken we daar een aanzienlijke daling. Ik dacht echter ook dat we hadden afgesproken dat we, bij het vastleggen van die nieuwe bodemprijzen voor groenestroomcertificaten, rekening zouden houden met de weggevalen ecologiepremie en met de

wijziging die is aangebracht aan het systeem van economische expansiesteun. Onder voormalig minister Moerman is er een evolutie gebeurd naar een callsysteem, dat volgens bijvoorbeeld UNIZO veeleer op vogelpik lijkt. Er zijn geen garanties dat een bepaalde investeringsteun, die in het verleden wel gegarandeerd werd toegekend, nu ook nog zal worden toegekend. Ik dacht dat ook daarmee rekening zou worden gehouden bij het aanpassen van de bodemprijzen van de minimale steun voor hernieuwbare energie.

Mevrouw de minister, ik ben blij dat u onze suggestie in overweging zult nemen om de extra uitstootruimte voor Vlaanderen waarin wordt voorzien als gevolg van het compromis in het Overlegcomité, toe te bedelen aan het reservepakketje, veeleer dan het bijkomend cadeau te geven aan de Vlaamse industrie.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mevrouw de minister, ik onthoud uit uw antwoord dat u ook rekening zult houden met het economische aspect van de hele problematiek. Zo zegt u dat we de bedrijven niet mogen wegjagen als ze niet kunnen voldoen aan bepaalde normen.

Ik heb, dacht ik, echter geen antwoord gekregen op mijn tweede vraag. Zo vroeg ik wat de houding van de Vlaamse Regering was over de productie van koolzaad en andere gewassen en de daaruit voortvloeiende productie van biobrandstof hier ter plaatse, in functie van het rapport van de Europese Commissie.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Glorieux, ik wil een en ander rechtzetten. U zegt dat die Kyotodoelstellingen voornamelijk door de maatregelen in het buitenland worden gerealiseerd. Ik weet niet waar u dat haalt. U moet toch de cijfers eens bekijken: 80 procent wordt gerealiseerd door binnenlandse maatregelen. Ik heb de precieze cijfers niet, maar vermoed dat maximaal 20 procent wordt gerealiseerd door buitenlandse inspanningen. Wat dat betreft, bent u in elk geval verkeerd.

De heer Eloi Glorieux: Ik heb gezegd dat de kloof die ons nu nog rest voor onze Kyotodoelstelling voornamelijk via buitenlandse inspanningen wordt gedicht.

Minister Hilde Crevits: Dat zullen we zien.

Het komt er altijd op neer dat we niets gedaan hebben, en als we iets hebben gedaan, dan is dat omdat u er de basis voor hebt gelegd. Ik wil hier duidelijkheid scheppen over de genomen maatregelen en de verwezenlijkingen. Als we de doelstellingen halen en zelfs overschrijden, dan is dat wel omdat de regering de jongste jaren tientallen miljoenen euro per jaar vrijmaakt voor het

voeren van een degelijk ondersteuningsbeleid. Dat mogen we niet vergeten.

Wat de doelstellingen betreft, was ik eigenlijk wat in de war. U hebt dat rechtgezet. U zei dat ik aan het praten was, maar in de tekst van uw vraag staat letterlijk: "Onderschrijft de Vlaamse Regering de resultaten van de VITO-studie (...) volgens dewelke er in Vlaanderen een economisch potentieel aan hernieuwbare energie bestaat van 14 tot 16 percent?" Het gaat hier niet over een potentieel aan hernieuwbare energie, maar over een potentieel aan groene stroom. Het gaat dus over elektriciteit. Dat is hierbij rechtgezet.

Ik heb de VITO-studie er nog eens op nageslagen. Ze zegt niet dat er een potentieel bestaat van 14 à 16 percent. Ze heeft het over 5 à 6,5 percent in een PRO-scenario. Dat staat op bladzijde 146. (*Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux*)

Mijnheer Glorieux, het was moeilijk om te zwijgen, maar ik heb u ook laten uitspreken. Ik heb het toch gedaan. Niet onbelangrijk is dat de VITO-studie ook de wind op zee meerekent. Vlaanderen is daar op dit ogenblik helemaal niet voor bevoegd. Dat maakt ook deel uit van dat PRO-scenario. U zult de tabel wellicht uit het hoofd kennen.

Ik denk dat we dezelfde bedoeling hebben, namelijk een zo goed mogelijk resultaat boeken en de bestaande mogelijkheden uitputten. Het kan echter niet te stellen dat de VITO het heeft over een potentieel van 16 percent, terwijl er zou worden gesakkerd over slechts 13 percent. Dat heeft helemaal niets met elkaar te maken. We zijn het erover eens dat we een aanzienlijk potentieel hebben qua groene stroom. Ik betwist dat niet en ik denk zelfs dat mijn voorganger, de heer Peeters, heeft gesteld dat voor hem de lat op 12 percent ligt. Ik denk trouwens dat u daar zelf naar hebt verwezen. Het gaat dus niet over hernieuwbare energie, maar over groene stroom. Het is echter veel meer dan dat. Dat wil ik beklemtonen. De teller staat niet overal op dat niveau, ook niet wat het potentieel betreft.

Mijnheer Martens, mijn standpunt over die 13 percent is niet zo moeilijk. Ik heb helemaal geen negatief gevoel bij die 13 percent, maar we moeten met twee dingen rekening houden. Als de commissie zegt dat er rekening moet worden gehouden met het potentieel dat er is, en dan gaat het niet alleen over de marginale kosten, maar ook over de economische toestand, dan kan ik daar volstrekt mee leven. Ik vind dat trouwens een goed uitgangspunt. De Fraunhoferstudie heeft het echter over een potentieel van 8 percent voor België, terwijl Denemarken, dat toch net zo rijk is als Vlaanderen, een potentieel van 40 percent zou hebben. Dan blijkt dat de uiteindelijke doelstelling die ons wordt opgelegd een stukje hoger is, en voor Denemarken een stuk lager. Het

gaat zelfs over 30 percent. Het zijn de Vlaamse bedrijven en de Vlaamse gezinnen die dit moeten realiseren. Dan is het normaal dat, als we dergelijke verschillen vaststellen, we even becijferen hoe men nu eigenlijk tot dat resultaat is gekomen. Het is precies de Europese Commissie die de Fraunhoferstudie heeft besteld, dus lijkt het logisch dat die parameters zullen worden gevolgd, mits de correctie dat de economische parameter mee in rekening moet worden genomen. Die opmerking van u was zeer terecht. Zelfs als we die mee in overweging nemen, worden de conclusies echter niet gevolgd.

Als men ziet wat de kost is en we kijken wat het zal vertegenwoordigen, komen we voor heel Europa gemiddeld aan 0,45 percent van het bruto nationaal product. Voor België komen we aan 0,7 percent. Dat is een hogere kost, maar voor Nederland zitten we aan 0,3 percent. Als we de landen met een gelijkaardig economisch potentieel nemen – en het zijn de cijfers die door de Commissie zelf gehanteerd worden –, zien we een discrepantie.

Dat is helemaal niet huilen, jammeren of mekkeren. We bekijken nu hoe we daar mee moeten omgaan. Wat zijn de potentialiteiten? Hoe kunnen we de ons opgelegde doelstelling realiseren? Wat is de verdere logica achter het verhaal? Het is trouwens een zeer begrijpelijke maatregel dat de sterkste schouders de zwaarste lasten moeten dragen. Als we de balans maken voor heel Europa, zijn er drie landen die het meest moeten betalen op basis van het BNP: België, Luxemburg en Zweden.

Dat belet ons niet om ons kritisch in te schrijven in de doelstellingen die ons opgelegd zijn. Op dit ogenblik zijn we volop bezig om na te gaan hoe we die op de beste wijze kunnen halen, rekening houdend met de wens om zoveel mogelijk te realiseren op ons eigen terrein, met de mogelijkheden en middelen waarover we beschikken.

Mijnheer Glorieux, u vroeg om dat mee te nemen naar de volgende Europese top. We hebben binnen het Overlegcomité afgesproken om alle zaken mee te nemen waarover in België een consensus bereikt wordt. Als hierover een Belgische consensus wordt bereikt, kan dat worden meegenomen.

Het is niet alleen van belang om criteria te hebben voor biobrandstof, maar er moeten ook eenduidige criteria worden ontwikkeld voor biomassa. Daarvoor is bij ons heel wat potentieel aanwezig, maar het is moeilijk om de goede criteria te hebben. Een Europese parameterset zou heel nuttig zijn.

De opmerking over de vergelijking van de investeringssteun ten opzichte van het callsysteem is terecht. We nemen die ook mee bij het bepalen van de onrendabele toppen, waar nu werk van wordt gemaakt. Dat zou moeten gebeuren door een beslissing van de regering, die nu wordt

voorbereid. Maar ik kan daar op dit ogenblik niet op vooruitlopen. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

De deadline is zo snel mogelijk. Het woord onverwijd durf ik niet gebruiken. Als we bepalen dat het goed is, dat er goed overlegd is en dat alle parameters en factoren mee in rekening worden gebracht, maken we een sluitend en goed systeem, dat niet binnen een aantal maanden moet worden aangepast, omdat we vaststellen dat het toch niet zo goed doordacht is. Er wordt aan gewerkt, daar mag u zeker van zijn.

Mijnheer Vrancken, de voorgestelde regeling voor biobrandstoffen voorziet in minimumcriteria voor de in aanmerking te nemen broeikasgasprestaties van biobrandstoffen die gebruikt worden om het streefcijfer van 10 percent te halen. Ze omvat ook bindende criteria voor biodiversiteit en het verbod op bepaalde veranderingen in landgebruik. Als de regeling wordt goedgekeurd, wordt dit de meest omvattende regeling van deze aard die ooit werd ingevoerd. Ze zal zowel voor in het binnenland geproduceerde als voor ingevoerde biobrandstoffen gelden. Dat staat nu in het aparte minimumkader.

Met redenen omklede motie

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de uitbreiding van het weekendtarief voor elektriciteit

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de Vlaamse Regering heeft op 18 november 2005 een besluit goedgekeurd waardoor het nachttarief ook in het weekend geldt voor de gezinnen met een tweevoudige uurmeter. Dat weekendtarief werd ingevoerd met zowel een sociale, economische als ecologische doelstelling. De federale overheid moest de nodige tarifaire aspecten regelen. Ondertussen is het weekendtarief in werking getreden op 1 januari 2007.

Bij de aankondiging van het weekendtarief reagerden de elektriciteitsleveranciers met een geplande prijsver-

hoging van het dagtarief van 5 tot 15 percent, om het vermoedelijke inkomstenverlies van ongeveer 100 miljoen euro te compenseren. Dat betekende dat alleen wie minstens 30 percent van zijn dagverbruik zou kunnen overhevelen naar het weekend, zou besparen. De vraag is of bedrijven en gezinnen daar effectief toe in staat zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan kmo's, waar de activiteiten deels of geheel stilgelegd worden in het weekend. Die verschuiving is dus moeilijk. Voor de gezinnen en bedrijven die de 30 percent niet halen, zou de maatregel gewoon een prijsverhoging betekenen.

– *Mevrouw Annick De Ridder treedt als waarnemend voorzitter op.*

De VREG rapporteerde dat een tariefverhoging onvermijdelijk zou zijn en het effect van de maatregel dus te verwaarlozen is. Ook stelde de VREG dat slechts 5 tot 10 percent van het gezinsverbruik in piekuren in aanmerking komt om verschoven te worden naar de daluren. Op het totale stroomverbruik, dus gezinnen en bedrijven samen, zou dat ongeveer 0,5 percent zijn. Dat is in feite een te verwaarlozen percentage.

Mevrouw de minister, uit simulaties van april 2007 bleek dat de maatregel slechts een voordeel opleverde voor de gezinnen die minstens 30 percent van hun totale verbruik konden overhevelen naar het weekend- en nachttarief. Het weekendtarief is ruim een jaar van toepassing. Het moment is gekomen om een eerste evaluatie te maken.

Mevrouw de minister, werd het weekendtarief al geëvalueerd? Zo ja, wat waren de conclusies van deze eerste evaluatie? Zo nee, is er een evaluatie gepland en wanneer?

In welke mate wordt de sociale, economische en ecologische doelstelling effectief ingevuld? Kunt u dat nader toelichten? In welke mate verlegden de gezinnen met een tweevoudige uurmeter – ongeveer 40 percent van de gezinnen – en bedrijven hun dagverbruik naar nacht- en weekendverbruik? Kunt u hier een evolutie in aantonen?

Het tarifaire aspect is een federale bevoegdheid, maar onontbeerlijk voor de evaluatie van het weekendtarief. Welke tarifaire impact had deze maatregel op het dagtarief van de tweevoudige uurmeter en op het tarief van de enkelvoudige uurmeter? Kunt u daar een evolutie van aantonen? In welke mate doen de gezinnen en de bedrijven uiteindelijk een voordeel met de invoering van het weekendtarief? Welk percentage van de gezinnen en bedrijven doet effectief een voordeel ten opzichte van de vorige situatie?

Mevrouw de minister, zult u op basis van een evaluatie en feiten nieuwe initiatieven nemen of iets veranderen aan de huidige regeling van het weekendtarief?

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Decaluwe, ik ben het eens met uw analyse. Als men ziet dat de reactie van de elektriciteitsleveranciers is dat ze het dagtarief verhogen om de compensatie tot stand te brengen voor het inkomstenverlies dat ze hebben door de maatregel, moeten we opletten dat het niet gewoon een vestzak-broekzakoperatie is.

Mevrouw de minister, heeft de evaluatie al plaatsgevonden? Dringt een herziening zich niet op, als we vaststellen dat de burger hierdoor niet minder betaalt voor zijn elektriciteits- en gasfactuur?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Decaluwe, het weekendtarief is op vandaag nog niet geëvalueerd, noch in Vlaanderen, noch federaal, noch in de andere gewesten. Het werd pas ingevoerd op 1 januari 2007, dus het is ook een beetje logisch dat het nog niet geëvalueerd is. Ik vrees dat, als we nu al evalueren, we tot voorbarige vaststellingen en conclusies zouden komen. Als de aanleiding er is, zal ik de VREG opdragen een evaluatie over de invoering van het weekendtarief uit te voeren. De evaluatie is gepland, maar het was de bedoeling om te wachten tot volgend jaar, omdat we dan het effect van de maatregel volledig kunnen inschatten.

Ik stel ook vast dat er tot op vandaag bijzonder weinig negatieve opmerkingen of klachten over de invoering van het weekendtarief zijn binnengelopen. Mijnheer Decaluwe, misschien is uw perceptie anders, maar bijzonder weinig klachten hebben daarop betrekking.

Op dit ogenblik heb ik nog geen materiaal om conclusies te trekken. Toch kunnen al enkele indicaties worden opgelijst. De VREG voerde vorige zomer een enquête uit naar het gedrag van gezinnen in Vlaanderen op de elektriciteits- en aardgasmarkt. We zien een sterke stijging van het aantal gezinnen dat over tweevoudig uurtarief beschikt. Dat is een voorwaarde om te kunnen genieten van de voordelen van weekendtarief. Er wordt voorgesteld om te wachten tot volgend jaar voor een evaluatie, omdat we dan pas zullen zien of de gedragsaanpassingen bij de elektriciteitsverbruikers volledig hun effect bereiken.

Mijnheer Decaluwe, u haalt terecht een aantal parameters aan. Een grondige evaluatie zou inderdaad moeten streven naar het toetsen van de sociale, de economische en de ecologische gevolgen van de maatregel. Deze doelstellingen hebben een sterk verschillend karakter. De sociale effecten situeren zich op het vlak van comfortwinst voor de elektriciteitsverbruikers, die nu een ruimere periode krijgen waarin ze bepaalde taken kunnen uitvoeren aan daltarief. De economische doelstelling heeft twee facetten. Enerzijds is er de impact op de individuele elektriciteitsgebruiker van de gedragswij-

ziging en van de prijsaanpassingen die als gevolg van het weekendtarief doorgevoerd werden. Op basis van een prijsanalyse moeten we nagaan wat de effecten zijn. Anderzijds is er een macro-economische dimensie, doordat het verschuiven van verbruik uit de piek naar de daluren de nood aan bijkomende piekproductiecapaciteit kan uitstellen. Dat is een niet onbelangrijk effect dat meegerekend moet worden. Daardoor zou het mogelijk kunnen worden om een aantal dure investeringen niet te moeten uitvoeren of ze vooruit te schuiven in de tijd. Dat is echter een bijzonder moeilijk in te schatten aspect, dat enkel aan de hand van een diepgaande macro-economische studie getoetst kan worden. Als er een studie gebeurt, zal die een sterk theoretisch karakter hebben.

Het is ook van belang om de ecologische effecten te bekijken. Maar ook die zijn moeilijk becijferbaar, omdat ze eveneens verband houden met de hypothetische evolutie die het productiepark gekend zou hebben mocht het weekendtarief niet ingevoerd zijn.

Voor het tarifaire aspect moet ik bovendien doorverwijzen naar de federale regulator, de CREG, die hiervoor bevoegd is.

Mevrouw De Ridder, het klopt dat de maatregel wordt doorgerekend in de prijs. Het effect waarover u het hebt, kan ik niet ontkennen.

Ik stel voor om een grondige evaluatie te doen, maar pas begin volgend jaar, nadat de maatregel twee jaar heeft gewerkt en aan de hand van de parametersets die ik heb geschetst.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Volgend jaar, op basis van de evaluatie, kunnen we grondig debatteren over het al dan niet welslagen van deze maatregel. Als er weinig klachten zijn, rijst natuurlijk de vraag hoe dat komt. Ik denk wel dat het een maatregel is die men kent, maar kan men controleren of er bepaalde effecten zijn? Wie een elektriciteitsfactuur wil analyseren, moet zowat professor in de hogere wiskunde zijn om een perfecte analyse te kunnen maken van de voor- of nadelen van het overschakelen. Er zijn misschien geen klachten, omdat men niet beseft wat er gebeurt door de verschuiving.

Op basis van de studie zullen we volgend jaar wel de kans krijgen om daarover van gedachten te wisselen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beschikbaar stellen van reistijdinformatie voor weggebruikers

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, een van de belangrijke elementen in de beleidsbrief van Openbare Werken is de uitbreiding van het zogenaamde dynamisch verkeersmanagement waarbij onder meer gebruik wordt gemaakt van variabele tekstuele verkeersborden om de verkeersstroom mee te sturen in functie van de omstandigheden. Er zijn gigantische investeringen mee gemoeid, vooral als het de bedoeling is om op relatief korte termijn het volledige hoofdwegennet in het stedelijk gebied Antwerpen te dekken evenals de regio Gent, de E17 Antwerpen-Gent, de E40 Brussel-Gent en de Brusselse ring.

Vandaag worden variabele tekstuele borden voornamelijk ingezet om files en incidenten te signaleren en om omleidingswegen aan te duiden. Aanduiding van reistijdinformatie, zoals dat bijvoorbeeld in Nederland en Frankrijk al gebruikelijk is, is er echter niet. Als men de Boulevard Périphérique in Parijs oprijdt, dan wordt er op de tekstborden meegedeeld hoeveel tijd er waarschijnlijk nodig is tot het volgende knooppunt. Zo kan men goed inschatten waar men de komende minuten en uren zal zijn. Hetzelfde gebeurt in de Randstad, Amsterdam en Rotterdam waar op de autosnelweg een inschatting wordt gemaakt van de tijd die men nodig heeft tot het volgende knooppunt.

De vraag is of het nuttig is om die informatie mee te delen. Ik denk van wel. Ik denk dat het goed is om als weggebruiker te weten wat de impact van een file is op de reistijd. De file op zich wordt er niet korter door, maar is misschien wel iets draaglijker en de informatie werkt stressverlagend, wat een heilzaam effect kan hebben op de rijstijl.

Ik vroeg bij de bespreking van de beleidsbrief Openbare Werken waarom men in Vlaanderen zulke reistijdinformatie niet aanbiedt. De minister antwoordde dat er geen nauwkeurige en betrouwbare gegevens voorhanden zijn. Bovendien mikt de minister op een ruimere toepassing die vergelijking van rijtijden van alternatieve routes mogelijk maakt.

De minister was bij wijze van spreken nauwelijks uitgesproken of we werden door de VRT-radio getraceerd op radioreclame voor 'de FileLijn', een te betalen dienst van het bedrijf BeMobile in samenwerking met Proximus en Touring Mobilis. Tegen 0,75 euro per

minuut geeft de FileLijn de meest actuele informatie over onder meer de lengte van files en de toename van de reistijd. De FileLijn baseert zich op gegevens van de politie, de overheid maar ook van BeMobile in de vorm van Floating Car Data (FCD). FCD is een technologie waarmee anonieme gps- en gsm-signalen worden omgezet in nauwkeurige actuele informatie over de files en vertragingstijden.

Over FCD lezen we op de website van het Verkeerscentrum, dat trouwens ook geen tijdsgebonden informatie geeft: “De technologie is veelbelovend. Maar bij trager verkeer of file is er nog heel wat ruimte voor verbetering.” Het is eigenlijk de conclusie van een onderzoek waaraan het Verkeerscentrum heeft meegewerkt in 2005. We zijn drie jaar verder, en misschien is die technologie al veel betrouwbaarder geworden. In *Uitweg*, het gratis tijdschrift over verkeer en mobiliteit dat wordt uitgegeven door de Vlaamse overheid, lees ik dat de VRT-verkeersredactie op basis van FCD-technologie sinds november 2007 ook reistijden in zijn verkeersinformatie vermeldt. Met andere woorden, de FileLijn en de openbare omroep – en ik ga ervan uit dat de VRT-verkeersredactie niet over één nacht ijs gaat vooraleer ze die informatie zal uitzenden – geven reistijden mee op basis van gegevens waarvan de minister zegt dat ze niet betrouwbaar genoeg zijn.

Is dat zo, zijn ze niet betrouwbaar genoeg? Of zijn er andere redenen waarom we in Vlaanderen die reistijdinformatie niet krijgen op de variabele tekstborden, terwijl het in het buitenland wel gebeurt?

Mevrouw de minister, hoe verklaart u dat BeMobile en de VRT-verkeersredactie erin slagen om reistijdinformatie te verstrekken en de Vlaamse overheid niet? Hebt u zicht op de kwaliteit van de informatie die door de FileLijn en de VRT verstrekt wordt? Welke informatie en tegen welke voorwaarden stelt de Vlaamse overheid ter beschikking van BeMobile of andere commerciële derden? Ik lees op hun website dat ze informatie krijgen van de overheid. Klopt dat? Hoe is de FCD-technologie geëvolueerd sinds het Verkeerscentrum participeerde aan een proefproject dat afgesloten werd in december 2005? Welke tijdsgebonden informatie mogen we tegen wanneer verwachten op de tekstuele borden boven ons wegennet?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de heer Vandenbroucke heeft me vanmorgen wakker gemaakt, want zijn vraag om uitleg was al uitgebreid te lezen in de krant.

Ik zal proberen duidelijk te antwoorden en een aantal misverstanden uit de weg ruimen. Ik stel vast dat de VRT de weggebruiker reistijdinformatie verschafft. Die is enerzijds afkomstig van ons eigen Verkeerscentrum,

en anderzijds van een commerciële provider BeMobile. Ik kan u niets zeggen over de kwaliteit van de gegevens die BeMobile aanreikt voor de FileLijn, omdat die deel uitmaken van een overeenkomst tussen de VRT en BeMobile. Wel stel ik vast – en u zult het ongetwijfeld met mij eens zijn – dat de informatie die aangereikt wordt door het Verkeerscentrum tot op vandaag cruciaal is in de berichtgeving over structurele filevorming. Ik kan hierbij verwijzen naar de gevolgen op de berichtgeving van het brandje in het Verkeerscentrum enkele weken geleden. Er was toen meerdere uren geen verkeersinformatie beschikbaar omwille van die brand. Ik wil maar zeggen hoe belangrijk de informatie van het Verkeerscentrum wel is, ook voor de VRT-verkeersredactie.

– *De heer Marc van den Abeelen treedt als voorzitter op.*

Ook de Vlaamse overheid is absoluut geïnteresseerd in de ontwikkelingen en de mogelijkheden rond reistijdinformatie. Ik verwijs naar wat ik tijdens de begrotingsbesprekingen heb gezegd. Voor mij is het van groot belang dat reisinformatie op termijn standaard deel uitmaakt van wat op de dynamische informatieborden wordt meegedeeld. Ik heb ook gezegd dat we vandaag nog niet steeds – dus niet op elk ogenblik – over accurate informatie beschikken.

Uit een proefproject van het Verkeerscentrum met BeMobile in 2005, waarnaar u ook verwijst in uw vraag, blijkt dat de BeMobile-reistijden worden gegenereerd op basis van zogenaamde Floating Car Data, afkomstig van het Proximusnetwerk. Het is ons ook bekend dat BeMobile ernaar streeft om ook de gegevens van gps-sondes in vrachtwagens toe te voegen aan hun dataverzameling.

Uit de resultaten van het proefproject bleek echter duidelijk dat de betrouwbaarheid van de Floating Car Data – en ik wik opnieuw mijn woorden – niet steeds even groot was. De FCD-technologie laat toe om op korte tijd en met beperkte investeringen zeer waardevolle informatie te verzamelen over een wegennet. Deze informatie is evenwel beperkt tot individuele voertuigen. Er moeten voldoende rondrijdende antennes op de weg zijn, en deze voertuigen moeten bovendien representatief zijn in het verkeer om een getrouw actueel verkeersbeeld te geven.

Met deze methodiek krijgt men op drukke momenten een goed indicatief beeld van de drukke assen. De ingewonnen FCD-informatie omvat voornamelijk het optekenen van snelheidspatronen. De geregistreerde snelheden worden vervolgens gelinkt aan wegvakken met een bepaalde lengte waarover men aanneemt dat er een bepaalde snelheid geldt. Afhankelijk van de lengte van deze wegvakken en van de drempelwaarde van de snel-

heid om van een file te spreken, krijgen we een indicatief beeld van de bekomen reistijden en van de filelengtes.

We hebben het nog eens nagevraagd, maar het is me op dit ogenblik niet duidelijk welke drempelsnelheid wordt gehanteerd, noch hoe lang de wegvakken zijn, noch of en in welke mate rekening wordt gehouden met vertragen omwille van de wegconfiguratie. Het is evenmin duidelijk van welke voertuigen de snelheid wordt gemeten, want hoe groter het aandeel zware vrachtwagens, hoe lager de gemiddelde snelheid wordt. Als men bijvoorbeeld een snelheid van 90 kilometer per uur registreert, dan kan die registratie afkomstig zijn van een vlot rijdende vrachtwagen of van een licht vertraagde personenwagen. Als men die snelheid vervolgens toewijst aan een wegvak van bijvoorbeeld 10 kilometer lang, dan zal de reistijd 6 minuten en 40 seconden bedragen. Dat is heel normaal voor een vrachtwagen, maar betekent voor een personenwagen een verliestijd van 1 minuut en 40 seconden.

Na het proefproject is men tot de conclusie gekomen dat FCD zeker potentieel heeft, maar vooral als er sprake is van voldoende vlot verkeer. Het wordt minder accuraat bij filevorming. Wegens deze overwegingen werd in 2005 besloten om FCD nog niet te implementeren in het Verkeerscentrum, maar om een verdere evolutie af te wachten en verder te werken aan het eigen vast systeem.

Dat betekent niet dat er wordt stilgezeten. Integendeel, het Verkeerscentrum werkt aan een systeem voor het ter beschikking stellen van reistijdgerelateerde informatie. De manier waarop dit systeem wordt opgezet, verschilt van de manier waarop reistijden worden gegenereerd door BeMobile. Het Verkeerscentrum genereert de reistijdinformatie op basis van een netwerk met dubbele lussen en op basis van data afkomstig van de fameuze AID-camera's. De reden waarom voor die technologie wordt geopteerd, is de permanente accuraatheid van de sensoren. Bovendien leveren de meetinstrumenten bijkomende data op over het aantal voertuigen en de aard ervan. Ze geven, onafhankelijk van het aantal weggebruikers, een compleet en betrouwbaar beeld van de actuele verkeerssituatie en de verkeerssamenstelling ter hoogte van een bepaald meetpunt. Hierdoor kunnen de instrumenten voor veel meer toepassingen worden gebruikt dan enkel het genereren van kaartjes met snelheden en het optekenen van geschatte reistijden.

Door de combinatie van gemeten snelheid en bezettingsgraad bepaalt het Verkeerscentrum voor elk wegsegment een zogenaamde LOS-waarde, wat staat voor 'Level of Service'. De LOS-waarde geeft een heel betrouwbare aanduiding van mogelijke problemen in de verkeersafwikkeling aangezien ook rekening wordt gehouden met de geometrie van de weg, de maximaal toegelaten snelheid, de eventuele aanwezigheid van verkeerslichten, enzovoort. Het nadeel aan deze techno-

logie is de hogere basisinvestering. Ik ben er echter van overtuigd dat de investering in een technologie die algemeen is en wereldwijd wordt toegepast, de moeite waard is, zeker als we rekening houden met de vele toepassingen die we erop kunnen enten.

Op dit ogenblik wordt in het kader van het project 'Metten in Vlaanderen' versneld geïnvesteerd in de modernisering en uitbreiding van het bestaande meetnet. Ik kan u de cijfers meegeven. U haalde terecht aan dat investeren in een dynamisch verkeersmanagement absoluut een prioriteit is. Er wordt elk jaar 8 miljoen euro besteed aan de verkeerstematica. De voorbije jaren werd ruim 6 miljoen euro besteed aan de plaatsing van AID-camera's in de Brusselse en Antwerpse regio's. Het is de bedoeling om zo vlug mogelijk heel concrete resultaten te boeken.

Mijnheer Vandenbroucke, er was ook een tweede klein proefproject. U merkte op dat de studie dateert van 2005. Dat klopt, maar ook in de loop van 2007 werd een beroep gedaan op BeMobile voor het maken van een kleine evaluatiestudie van de gewijzigde snelheidspatronen ter hoogte van de Kennedytunnel in het kader van de maatregel inzake 70 kilometer per uur. Het is een soort check-up en om de eigen gegevens te staven, werd een beroep gedaan op BeMobile. We hebben gezien dat er nuttige informatie werd verschaft die complementair was. We merkten ook dat er ten opzichte van 2005 effectief een vooruitgang werd geboekt. Toch blijven nog steeds een aantal knelpunten bestaan.

Samengevat kan ik meedelen dat de technologie een verdienste heeft, maar dat er nog steeds een ontwikkelingspad moet worden doorlopen. Het Verkeerscentrum volgt de evolutie op de voet. Ook vandaag worden de gegevens van BeMobile doorgestuurd, ze staan ter beschikking op een website en een krant maakt er gebruik van. Ze worden dagelijks opgevolgd door de mensen van het Verkeerscentrum. Er wordt nagegaan hoe correct de informatie is, wat de knelpuntjes zijn en op welke dagen er probleempjes zijn. Ik heb daar een voorbeeldje van. Zo werden vorige week naar aanleiding van de E303-incidenten in Ham op een bepaald moment de rijrichtingen omgewisseld. Het resultaat was dat werd gemeld dat er in volle ochtendspits 20 minuten vertraging was in de richting van Antwerpen, maar dat had de andere richting moeten zijn. Dergelijke foutjes komen voor.

Het systeem heeft zeker waarde en kan absoluut worden gebruikt, maar als de overheid op officiële dynamische borden informatie geeft, maar niet op elk moment kan rekenen op accurate gegevens, is het voor mij beter om te wachten tot het lussensysteem volledig operationeel is.

Ik kan u nog wat extra informatie meedelen. De hoofdprioriteit van de variabele tekstuele borden is om bood-

schappen gerelateerd aan de verkeersveiligheid en -doorstroming, aan de weggebruiker te tonen. Het gaat daarbij om het aangeven van ongevallen of het informeren over te volgen reiswegen. Op de hoofdwegen wordt de weggebruikers vandaag al een alternatieve reisroute op lange afstand aangeboden via andere autosnelwegen. Ook wordt vandaag al, waar mogelijk, informatie gegeven over ongevallen die gebeurd zijn en over de afstanden tot het ongeval, zeker bij incidenten op autosnelwegen.

Heel concreet verwacht ik dat binnen enkele maanden voor de regio Antwerpen het lussensysteem volledig operationeel zal zijn. Al alles goed gaat, zou vanaf het najaar ook de reistijdgebonden informatie moeten kunnen verschijnen op de dynamische informatieborden. Het gaat dus om de borden in de regio Antwerpen, de borden waarin we versneld investeren.

U vroeg ook welke informatie de Vlaamse overheid ter beschikking stelt van BeMobile of andere commerciële derden. Een basispakket verkeersinformatie wordt zo goed als kosteloos ter beschikking gesteld aan commerciële partijen. Het betreft gevalideerde verkeersinformatie, die eveneens kan worden geconsulteerd op de website van het Verkeerscentrum. Deze informatie kan door de afnemer vrijblijvend worden aangewend indien de aangeboden dienstverlening de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse overheid ondersteunt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw heel uitgebreid en bijwijlen heel technisch antwoord. Het verheugt me dat op basis van andere technologieën wordt gewerkt aan ruimere toepassingen voor wat de reistijdinformatie betreft en dat ze bijzonder accuraat zullen zijn. Dat is echter allemaal werk achter de schermen, maar ondertussen gebeurt er niets op de schermen boven de autosnelwegen. Die borden werden al een aantal jaren geleden geplaatst. Ook in het buitenland zijn er borden, maar daarop wordt wel informatie gegeven op basis van de FCD-technologie.

U hebt over die technologie trouwens niet gezegd dat ze onbetrouwbaar is. U hebt gezegd dat de betrouwbaarheid niet steeds even groot is en dat de informatie op bepaalde momenten iets minder accuraat is. Ik verwacht ook niet dat ik tot op de anderhalve minuut kan timen wanneer ik ergens aankom. Als ik in mijn woonplaats Beringen vertrek en via de E313 naar Antwerpen rijdt, is het niet nodig om te weten dat ik bijvoorbeeld over 27,9 minuten zal aankomen. Een goede inschatting lijkt me in dat geval al voldoende. Dat bij zeer atypische incidenten de betrouwbaarheid al eens te wensen overlaat, begrijp ik wel.

Ik stel vast dat in de ons omringende landen diezelfde technologie als betrouwbaar genoeg wordt ervaren. Die borden staan er, en u investeert er erg veel middelen in.

Ik begrijp echt niet dat u als overheid die informatie niet op die borden kunt zetten, omdat ze niet betrouwbaar genoeg is. Anderzijds staat in het door uw departement uitgegeven tijdschrift over mobiliteit en verkeer Uitweg een heel artikel over de verkeersinformatie bij de VRT getiteld 'We zeggen nu hoe lang je in de file staat'. Daarin wordt gesproken over de voordelen en de betrouwbaarheid van die FCD-technologie. Vervolgens wordt er nota bene dan nog reclame gemaakt voor de FileLijn, die mensen kunnen bellen tegen 75 eurocent per minuut. Diezelfde overheid die zegt dat die gegevens niet accuraat genoeg zijn – en iedereen weet dat ze niet perfect accuraat zijn – om ze op de borden boven de autosnelwegen te zetten, betaald door de belastingbetaler, zegt wel aan diezelfde belastingbetaler dat hij de FileLijn moet bellen voor diezelfde gegevens. Dat kost hem dan wel 75 eurocent per minuut. Ik vind dat toch een beetje vreemd.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, ik had graag nog wat bijkomende informatie gehad. De heer Vandenbroucke zegt terecht dat dit in de ons omringende landen wel kan, met name in Frankrijk en meer bepaald op de Périphérique. Hebt u er zicht op welke technologie daar wordt gebruikt voor die borden?

Verder hebt u een gedeeltelijk antwoord gegeven op de vraag wanneer we dit in België kunnen verwachten. Voor de regio Antwerpen zou het gaan over een aantal maanden. Wanneer zal dit ook in de rest van België operationeel zijn?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Vandenbroucke, ik vind het een beetje plat dat u hier oproept die borden te plaatsen. Ik heb heel nadrukkelijk gezegd dat het voor mij van belang is dat, als er informatie wordt geplaatst op borden boven autosnelwegen, die correct is. Ik heb u laten uitspreken, mijnheer Vandenbroucke. Ik zou graag hebben dat u me ook laat uitspreken.

Bij de bespreking van mijn beleidsbrief heb ik gezegd dat die informatie voor mij niet accuraat genoeg is. Ik baseer me daarvoor niet op nattevingerwerk, maar op een evaluatie van ons eigen Verkeerscentrum, in 2005 en nogmaals in 2007. Dat betekent niet dat die FileLijn geen nuttig instrument is. Het betekent dat de informatie die op de borden op de ring rond Antwerpen, of andere plaatsen waar dat nuttig is, wordt aangebracht, accuraat en correct moet zijn. Anders zouden we meteen de vraag krijgen waarom we dat doen, mochten er ongelukjes gebeuren. Er is een groot verschil tussen het ene en het andere.

Ik heb u eveneens gezegd dat we de komende jaren absoluut inzetten op het dynamische snelheidsbeheer. Ik

dacht dat u het daar toch mee eens was. U hebt ook de uiteenzetting gehoord van de heer Peetermans van het Verkeerscentrum. Maar voor we reistijdinformatie op borden kunnen zetten, moeten we eerst borden hebben. Dat is meteen een antwoord op de tweede vraag van de heer Koninckx. Dat klinkt misschien wat gek, maar ik kan die informatie niet zomaar ergens in de lucht hangen. Willen we overal op de autosnelwegen en de ringwegen dergelijke borden plaatsen, dan is er een investering nodig van toch wel enkele honderden miljoenen euro's.

We kunnen bekijken hoe we dat versneld kunnen uitvoeren, maar op dit ogenblik is er 8 miljoen euro vrijgemaakt, niet alleen voor het plaatsen van de borden, maar voor het voorzien van die borden van een systeem om reistijdinformatie te geven, op basis van het lussensysteem. We zijn daarmee bezig in de Antwerpse regio. Dat lussensysteem is een techniek die ook in andere landen wordt gebruikt en zeer betrouwbaar en accuraat is. Daar zullen we geen problemen mee hebben.

Ik heb daarnet gesteld dat er problemen zijn met die FCD-technologie. Het volstaat niet aan de Kennedy-tunnel te zeggen dat er een probleem is tussen Gent en Antwerpen dat voor 20 minuten vertraging zorgt. We moeten op heel korte tijd accurate informatie kunnen geven.

Het voorbeeld van Parijs werd hier aangehaald. Ik vind dat trouwens een heel goed voorbeeld. We moeten ervoor zorgen dat de informatie die we verschaffen zo duidelijk, eenvoudig en accuraat mogelijk is, daar waar dit wordt toegepast. Het is voor de overheid van belang dit zo goed mogelijk te doen. Het Verkeerscentrum heeft in 2005 en 2007 de belangrijkste knelpunten aangegeven, zeker als het gaat over het berekenen van de precieze vertragingen op korte afstanden. Die knelpunten zijn er vandaag nog steeds met dat systeem. Als dat de evaluatie is, dan kunnen we alleen maar beslissen die evoluties te blijven volgen. We stellen alle mogelijke informatie ter beschikking.

We hebben trouwens ook BeMobile de vraag gesteld over de accuratesse van de gegevens. Hun antwoord was een vraag: hoe accuraat moeten uw gegevens zijn? Het antwoord zelf hebben we echter tot op heden nog niet gekregen.

Mijnheer Koninckx, momenteel heb ik geen zicht op de plaatsen waar die techniek in het buitenland zoal wordt toegepast. Ik kan u die informatie schriftelijk laten bezorgen. Wel heeft het Verkeerscentrum bekeken of de techniek die het nu wil toepassen algemeen en wereldwijd erkend is qua accuratesse. Daar is een zeer positief antwoord op gegeven. Het is niet mijn bedoeling systemen te stigmatiseren, integendeel. De beide systemen hebben zeker hun waarde. De FileLijn heeft zeker haar waarde. Meteen die informatie plaatsen op borden aan

zones rond ringen, waar er vaak files zijn, is voor mij vandaag echter een stap te ver.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aansturing van de verkeersstroom bij wegwerkzaamheden

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag sluit enigszins aan bij de voorgaande, maar is meer toegespitst op de omleidingswegen. Deze Vlaamse Regering maakt werk van een dynamische bewegwijzering. De jongste jaren is dat een prioriteit, waar ook geld aan wordt besteed.

Wat wegwerkzaamheden betreft, is de webstek www.wegenwerken.be opgericht, om de coördinatie wat te stimuleren, maar ook om informatie te geven aan individuele chauffeurs. Op zich is dat zeker goed, maar het is wellicht niet voldoende. Niet iedereen gaat eerst naar die website om zijn route uit te stippelen. Het komt er dus op aan op het terrein zelf, waar de wegwerkzaamheden plaatsvinden, de gepaste informatie te geven.

Uit een vergelijking met de buurlanden blijkt ook hier dat we in ons land een extra inspanning moeten doen op het vlak van de dynamische bewegwijzering op omleidingwegen. Chauffeurs vinden het natuurlijk vervelend dat ze worden geconfronteerd met een omleiding, maar het leed kan worden verzacht door heel duidelijk een alternatieve route aan te geven. Het ter beschikking stellen van de gepaste informatie, bijvoorbeeld over hoe lang die route duurt en hoe vlot ze verloopt, zou natuurlijk een extra stimulans geven om die route te volgen.

Ik stel die vraag omdat uit diverse krantenartikels blijkt dat, door het bestaan van de gps, chauffeurs het niet meer zo nauw nemen met de omleidingsborden. Dat blijkt ook uit een kleine enquête die ik bij lokale besturen heb gedaan. De gps geeft immers gemakkelijk een eigen omleiding aan. Chauffeurs denken dat hun gps slimmer is dan de officiële omleidingsborden, of alleszins dat de route sneller zal zijn, en wijken af van de officiële route.

De minister heeft gezegd dat er een extra inspanning zal worden gedaan voor de regio Antwerpen, met de

grote werkzaamheden die daar plaatsvinden, met de Werf van de Eeuw. Daar zal enorm worden geïnvesteerd in gepaste, accurate, snelle en duidelijke omleidingen. Die moeten dan ook worden gevolgd. Als daar chauffeurs massaal gebruik gaan maken van hun gps en de officiële omleidingswegen niet gebruiken, dan zal het verkeer allicht nog meer in de soep draaien dan wellicht nu al het geval is.

Het is echt heel belangrijk dat de omleidingswegen heel duidelijk worden aangeduid. Zowel kaartenmakers als gps-operatoren bieden daar middelen voor. Technologische ontwikkelingen geven steeds meer mogelijkheden voor het updaten van informatie. TomTom heeft bijvoorbeeld Map Share, dat snel informatie kan geven over de actuele toestand op het wegennet in Vlaanderen.

Het is absoluut belangrijk dat de overheid dit op de voet volgt en de gps-operatoren voortstuwt en voldoende informatie geeft, om de officiële omleidingswegen, zeker bij grote wegenwerken, zo veel mogelijk te laten volgen, want anders verzeilen vrachtwagens in straten waar ze niet moeten zijn. Vandaag stond in de krant dat ook Infrabel er last van heeft, want het aantal gevallen van trucks die spooroverwegen kapot rijden, neemt drastisch toe.

Mevrouw de minister, zeker bij omleidingen is dynamische bewegwijzering bijzonder belangrijk. Chauffeurs worden al onrustig of gestresseerd, dus het is nodig om daar het nodige comfort aan te geven en een comparatief voordeel in te bouwen in de officiële omleidingswegen, omdat de bestuurders dan weten hoe lang het zal duren en ze niet overwegen om het gps-alternatief te nemen.

De producenten en operatoren van navigatiesystemen en de kaartenmakers zijn eigenlijk ook vragende partij om zo veel mogelijk informatie in te winnen over omleidingswegen. Mevrouw de minister, ziet u het zitten om deze operatoren in te schakelen? Bent u bereid om contact op te nemen? Hebt u al proactief actie ondernomen? Wat zijn de resultaten van die eventuele gesprekken?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, als contact wordt opgenomen met bepaalde producenten van navigatiesystemen, moet men ook oog hebben voor het grotere plaatje. Men moet hen niet alleen betrekken bij initiatieven voor de dynamische aansturing van verkeersstromen, maar ook nagaan – zoals in het verleden in deze commissie al aan bod kwam – hoe we kunnen verhinderen dat bepaalde routes worden genomen.

Bij wegenwerken kunnen we nagaan hoe het verkeer best zou rijden. Maar in eerste instantie moeten we ervoor zorgen dat bepaalde routes, die ook zonder wegenwerken al als sluiptweg worden genomen, kunnen worden vermeden. Ik sta positief tegenover het contacteren

van de producenten van navigatiesystemen, want zij zijn goed geplaatst om mee samen te werken, om ervoor te zorgen dat we de mobiliteit op een bepaalde manier kunnen regelen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik verneem dat deze vraag ook al aan minister Van Brempt werd gesteld.

De heer Koen Van den Heuvel: De bijvraag die de heer Deckmyn stelt, heb ik inderdaad al in oktober aan minister Van Brempt gesteld. De vraag nu gaat specifiek over wegwerkzaamheden.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Van den Heuvel, bij het uitvoeren van wegwerkzaamheden gaat bijzonder veel aandacht naar het beperken van de duur en de omvang van de verkeershinder. Bovendien proberen we ervoor te zorgen dat er een omleidingsweg is die duidelijk bewegwijzerd is. Dat geldt ook voor werken op autosnelwegen. Daar wordt aan de weggebruikers vandaag al een alternatieve reisroute aangeboden, indien mogelijk via de dynamische informatieborden, zeker als die ingeplant zijn voor belangrijke verkeersknooppunten.

Op korte afstand wordt een alternatief aangeboden van een afrit tot een volgende oprit, via niet-autosnelwegen. Hetzelfde alternatief wordt ook aangeboden bij incidenten op de autosnelweg. Het gaat over de zogenaamde calamiteitenroutes, die zelfs permanent – bijvoorbeeld in de regio Gent – bewegwijzerd zijn in gecodeerde vorm. Als men deze calamiteitenroutes wil inschakelen, moet enkel een bord met de nodige startinformatie zichtbaar worden gemaakt. De verkeerslichten op deze calamiteitenroutes zijn voorzien van een aangepaste cyclus, die vanop afstand geactiveerd kan worden en die dan de doorgang van het verkeer op de calamiteitenroute bevoordeelt ten opzichte van het verkeer op andere wegen en dus die andere wegen minder aantrekkelijk maakt voor weggebruikers. Bovendien geeft het Vlaams Verkeerscentrum, via diverse kanalen, voortdurend informatie over de verkeersafwikkeling op het volledige wegennet.

Op de plaatsen waar er al een rijstrooksignalering bestaat, worden de aanduidingen ervan afgestemd op de eventuele signalisatie van wegwerkzaamheden in de omgeving. Zo nodig worden beide tot een geheel geïntegreerd, om de veiligheid te verhogen.

Het is absoluut de bedoeling om de dynamische bewegwijzering zo goed mogelijk te implementeren bij wegwerkzaamheden, voor zover dat vandaag nog niet op voldoende wijze zou gebeuren.

Voor de gps zitten we met een aantal problemen. Navigatiesystemen werken met een wegennetwerk,

aangeleverd door kaartenmakers, en software die zelf een route zoekt over dat netwerk. Het is dus bijzonder moeilijk om zomaar een omleidingsweg te implementeren als de te volgen route. De routeplanner zal deze omleiding pas gebruiken als ze ook de kortste/snelste is van alle mogelijke alternatieven. Dat is specifiek aan de kaartzoeksysteem: ze zijn eigenlijk niet gemaakt om zich te laten leiden door een overheid, maar zoeken zelf op het wegennetwerk wat de meest ideale route is.

Informatie over wegenwerken wordt niet specifiek doorgegeven aan kaartenmakers en producenten van navigatiesystemen, omdat het dynamische informatie is over het wegennetwerk. We hebben ook vastgesteld dat er een relatief groot tijdsverloop is tussen het doorgeven van informatie aan een kaartenmaker en de effectieve implementatie ervan bij de eindgebruiker. Dat betekent dat het maar zinvol zou zijn om die informatie door te geven voor werken die over zeer lange tijd een impact zullen hebben op de verkeerssituatie en de wegenwerken eigenlijk een soort stabiliteit creëren voor een heel lange periode.

De meeste vandaag geïnstalleerde navigatiesystemen zijn niet dynamisch en werken op basis van een vaste informatiedrager. Dat betekent dat communicatie door de gps-leverancier in die gevallen niet mogelijk is. Bepaalde navigatiesystemen hebben intussen wel een TMC-ontvanger. TMC staat voor Traffic Message Channel en zorgt ervoor dat via de radio actuele verkeersinformatie onder gecodeerde vorm wordt uitgezonden. De informatie over wegenwerken die het verkeerscentrum mee opneemt in de verkeersberichten, wordt tevens continu via TMC uitgezonden. Dat is heel dynamisch. Op deze manier worden de navigatiesystemen van weggebruikers wel bereikt, en zij kunnen hiermee rekening houden bij berekeningen of herberekeningen van routes.

Het blijft een feit dat de Vlaamse overheid niet rechtstreeks vat heeft op privé-bedrijven die systemen voor routegeleiding op de markt brengen. De moeilijkheid blijft ook dat die systemen net gebouwd zijn om zelf een route te zoeken. De systemen met TMC-informatie kunnen de route met wegenwerken op een of andere manier penaliseren zodat de gebruiker die route niet meer neemt. Maar in het Vlaamse wegennet zijn er meestal verschillende alternatieve routes mogelijk. De routeplanner zal pas uitkomen bij de officiële omleiding als dat op dat moment de kortste of snelste route is.

Ik vat nog even samen. Er is een groot tijdsverloop tussen het moment van informatie verstrekken en het moment van implementeren. Enkel heel lange werkzaamheden komen daardoor in aanmerking. Alle informatie over korte wegenwerken gaat via het TMC-systeem, maar er is geen garantie dat dan de route van de officiële omleiding wordt genomen. Het systeem berekent zelf de snelste route.

De heer Koen Van den Heuvel: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Het laatste probleem dat u aanhaalt, is een fundamenteel probleem van de snelste of kortste route. Dat hebben we ook al eens besproken met minister Van Brempt. Sommige routeplanners hebben ook een ‘maatschappelijk verantwoorde’ route. Die derde keuze zouden wij vanuit de overheid moeten kunnen aanmoedigen, zodat men niet enkel kiest voor de kortste of snelste route door kleine straatjes, schoolomgevingen of dorpskernen.

U zegt dat er een lange periode zit tussen het moment van doorgeven en het laten implementeren. Daarvoor bestaan volgens mij nu technologische middeltjes. De statische gps-systemen zijn wellicht nog in de meerderheid. Maar er zijn ook professionele gebruikers, die vaak op de baan zijn. Zij hebben vaak gesofisticeerde systemen die ze wekelijks kunnen updaten via internet. Dat is nu nog maar een klein segment van de gps-markt, maar het zal waarschijnlijk stijgen in de toekomst. Dat geldt zeker voor de doelgroep: zij die het meest baat hebben bij de informatie, namelijk degenen die de meeste kilometers vreten. Daarom wil ik u nog eens aanmoedigen om dat pad niet links te laten liggen.

De heer Johan Deckmyn: Mijn opmerkingen zijn misschien meer bestemd voor minister Van Brempt, maar ik wil ze toch even zeggen. U zegt dat we geen vat kunnen hebben op privé-bedrijven. Dat begrijp ik uiteraard. Er zijn, zoals u aangeeft, nu al veel TMC-systemen. Kunnen we er bij grote werken geen rekening mee houden welke routes de gps-systemen zullen voorstellen? Dat kun je wel inschatten. Als je op die punten het verkeer afleidt, beperk je toch al het potentiële gevaar van alternatieve routes.

In de toekomst zullen we steeds meer evolueren naar onlinesystemen. Daarom zijn de contacten met de producenten van die systemen erg belangrijk, zodat we op problemen kunnen anticiperen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
