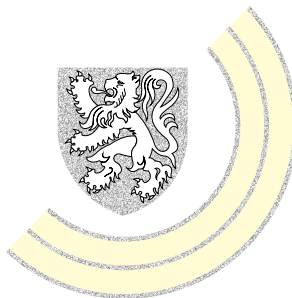


VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

22 februari 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende publiciteitscampagnes voor elektrische verwarming

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over maatregelen om toestanden zoals de 'Californische stroomcrisis' in Vlaanderen te vermijden

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het invoeren van een wegnisvergoeding bij te dragen door de beheerders van elektriciteitsdistributienetten

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontwikkelingen in het dossier van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Becq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de overheveling van het leerlin-
genvervoer naar De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveilige situatie op het kruispunt Kennedylaan-Langerbruggestraat

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de ingebrekestelling ten aanzien van de havenuitbreidingspolitiek door de Europese Commissie

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 22 februari 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.09 uur.*

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende publiciteitscampagnes voor elektrische verwarming

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende publiciteitscampagnes voor elektrische verwarming.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de Woongids die op 13 januari 2001 in de kranten van de VUM-groep is verschenen, publiceerde de elektriciteitsmaatschappij Electrabel een advertentie waarin elektrische verwarming wordt aangeprezen als milieu- en energievriendelijk en als zuinig in het verbruik. Het minste wat over dergelijke campagnes kan worden gezegd, is dat ze heel misleidend en misplaatst zijn. Het gaat trouwens niet over een eenmalig feit, want ik heb het jongste jaar heel wat gelijkaardige advertenties van Electrabel gezien.

Elektrische accumulatieverwarming verbruikt gemiddeld 78 percent meer primaire energie dan verwarming op aardgas. Bij het opwekken van elektriciteit treedt een enorm energieverlies op. Elektriciteit wordt immers opgewekt door het verbranden van gas, steenkool of olie of door het splijten van atoomkernen, waarna warmte wordt geproduceerd om water om te zetten in stoom om een turbine aan te drijven. Daarna moet de stroom over grote

afstanden worden verplaatst en opnieuw worden gebruikt om nieuwe warmte te produceren. Het verlies aan energie is hierbij echt enorm groot. Het verlies komt bovendien voor een groot deel via de koeltorens van de centrales gewoon in de lucht terecht.

Zelfs de meest moderne en efficiënte elektriciteitscentrales op aardgas, de STEG-centrales, hebben slechts een rendement van 55 percent. Ter vergelijking : kerncentrales hebben een rendement van 30 percent. Eens de elektriciteit na energieverlies bij het transport, via het net bij de gebruiker terechtkomt, bedragen de verliezen reeds meer dan 50 percent. De CO₂-uitstoot waarvoor een elektrisch verwarmde woning indirect verantwoordelijk is, blijkt groter dan de uitstoot bij aardgasverwarming. Dat is zelfs het geval als we rekening houden met de situatie in België, want ons elektriciteitspark bestaat voor meer dan de helft uit kerncentrales. In het overgrote deel van de gevallen is het omwille van het rationeel energieverbruik en van het leefmilieu niet verantwoord om elektriciteit te gebruiken voor het verwarmen van warm water voor sanitaire doeleinden, noch voor het opwarmen van het huis.

Dezelfde conclusie staat in het eindrapport van de Vliet-bisstudie, die in juni 1999 door de VITO in opdracht van ANRE werd opgesteld. In het rapport wordt het effect berekend van de CO₂-emissies indien in de residentiële sector een verschuiving plaatsvindt van elektrische verwarming op centrale verwarming met aardgas. De resultaten zijn heel duidelijk, want de omschakeling van de energiedrager levert niet minder dan 9,3 ton vermeden CO₂-emissies op per woning per jaar als wordt overgeschakeld van directe elektrische verwarming op aardgasverwarming en van niet minder dan 11 ton per woning als wordt overgeschakeld van elektrische accumulatieverwarming op aardgasverwarming. De terugverdientijd van een dergelijke omschakeling bedraagt respectievelijk

Glorieux

vier en zeven jaar. Berekend aan de hand van de jaarlijkse gemiddelde winst op de totale levensduur van het project, levert de omschakeling op aardgas met een hoogrendementsketel 13.000 frank per jaar op voor het vervangen van elektrische accumulatieverwarming en niet minder dan 52.000 frank voor het vervangen van directe elektrische verwarming.

Ook vanuit sociaal oogpunt is het niet verantwoord elektrische verwarming te promoten. Uiteraard zijn de installatie- of investeringskosten voor elektrische verwarming heel laag. Samen met de reclamecampagnes verklaren die waarom deze vorm van verwarming het afgelopen decennium een vrij grote doorbraak kende. Volgens een Vireg-enquête wordt momenteel 8 percent van de bestaande woningen met elektriciteit verwarmd. Als dit percentage wordt aangehouden tot 2010, zullen ongeveer 200.000 woningen op die manier worden verwarmd.

In tegenstelling tot de relatief goedkope installatiekosten, zijn de verbruikskosten van elektrische verwarming bijzonder hoog. Test Aankoop verrichtte een vergelijkende prijsstudie van zeven verwarmingssystemen waaronder drie systemen met elektriciteit : elektriciteit met tweevoudig uurtarief, elektriciteit met drievoudig uurtarief en directe elektrische verwarming. In de test werd een berekening gemaakt in functie van de investeringskosten en gebruikskosten samen. De drie systemen komen als de duurste van de zeven uit de bus. Een aardgasverwarming met hoogrendementsketel bleek de goedkoopste manier van verwarmen te zijn.

Gezien wat voorafgaat, is het onaanvaardbaar dat een elektriciteitsmaatschappij via reclameboodschappen nog altijd elektrische verwarming promoot. Dat is des te meer het geval omdat in het Belgisch programma voor de vermindering van de CO₂-uitstoot in 1994 – het eerste Belgisch klimaatprogramma – is bepaald dat met de elektriciteitssector een akkoord zal worden afgesloten om te onderzoeken hoe reclame en promotie van elektrische verwarming als belangrijkste bron van verwarming kan worden verboden.

In de officiële mededeling over de stand van zaken van de uitvoering van dit klimaatplan wordt bij de maatregelen voor het verbieden van publiciteit door de productie- en distributiemaatschappijen voor het Vlaams Gewest vermeld : 'De Vlaamse elektriciteitsverdelers hebben ter gelegenheid van

het Vlaams energieoverleg toegezegd om te stoppen met de betreffende promotiecampagnes.' Er bestaat dus een gentleman's agreement tussen de Vlaamse overheid en de elektriciteitsmaatschappijen, maar Electrabel houdt zich daar duidelijk niet aan.

De advertentie die in de Woongids van de kranten van de VUM-groep is verschenen, is daarvan slechts de meest recente uiting. Ik heb een hele reeks voorbeelden verzameld, zonder daar echt naar op zoek te zijn gegaan. We hopen dat het van kracht worden van de energieprestatienormering ertoe zal leiden dat de lat voldoende hoog wordt gelegd, zodat elektrische verwarming de facto vrijwel wordt uitgesloten. Die normering is nog niet van kracht. Daarom dringen er zich enkele maatregelen op om de elektrische verwarming te ontmoedigen.

Mijn vragen liggen voor de hand. Geldt de gentleman's agreement tussen de elektriciteitsmaatschappijen en de Vlaamse overheid nog steeds ? Welke initiatieven wilt u ondernemen tegen deze campagne ter promotie van elektrische verwarming ? Vandaag worden onze pogingen ondermijnd om in het kader van de REG-doelstellingen het energieverbruik in de residentiële sector te verminderen. Welke maatregelen wilt u nemen om elektrische verwarming te ontmoedigen, in afwachting van het van kracht worden van de energieprestatienormering ? Welke maatregelen wilt u nemen om elektrische verwarmingstoestellen te vervangen door efficiëntere verwarmingsbronnen, gezien de ondubbelzinnige cijfers van de VITO over de CO₂-uitstoot en de sociale implicaties van het gebruik van elektrische verwarming ? Reclame voor elektrische verwarming moet worden afgewezen op basis van ecologische, energetische en sociale overwegingen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, in het kader van het Vireg-overleg en de nota's van wederzijds begrip tussen de Vlaamse overheid en de elektriciteitsleveranciers wordt nog regelmatig herinnerd aan de afspraak om geen promotie meer te voeren voor elektrische verwarming. De sector antwoordt dat er geen promotie meer wordt gevoerd voor directe elektrische verwarming. Er zijn enkel nog publiciteitscampagnes voor accumulatieverwarming als er geen aardgasnet ter beschikking is.

De Vlaamse overheid blijft iedere vorm van promotie voor accumulatieverwarming afwijzen. De afspraken hierover werden niet als dusdanig in een

Stevaert

overeenkomst neergeschreven, maar van de gesprekken en discussies zijn wel notulen gemaakt. Het gentleman's agreement blijft dus volledig van kracht. Er wordt inderdaad nog publiciteit gemaakt voor elektrische verwarming. Men gebruikt zelfs de benaming 'eco-kachel', zodat het economische en ecologische verantwoorde aspect ervan wordt gesuggereerd. Daartegen kan momenteel nog niet met wettelijke instrumenten worden opgetreden.

Op dit ogenblik wordt wel een besluit ter uitvoering van het elektriciteitsdecreet voorbereid. Daarin wordt de distributienetbeheerders en de elektriciteitsleveranciers verboden om informatie te verstrekken over elektrische verwarming of hiervoor promotie te voeren. Verder wordt hen verboden om elektriciteit te leveren aan nieuwbouwwoningen met een vaste elektrische weerstandsverwarming. Omdat we de naleving van de afspraken over de REG-maatregelen met de sector niet kunnen afdwingen, is met de federale overheid afgesproken om de zogenaamde REG-enveloppen van het Controlecomité naar de gewesten over te hevelen en door hen te laten beheren. Op dit ogenblik beheert de sector de beschikbare gelden en kunnen de gewesten hun inbreng doen over de te nemen maatregelen. In de toekomst zullen de gewesten de rechtsfondsen beheren en de acties vastleggen. De beslissingsmacht zal dan aan de overheid toekomen.

Tegelijkertijd wordt in het reeds hoger vermelde besluit ook in een resultaatsverbintenis voorzien waarbij de distributienetbeheerders jaarlijks een besparing moeten realiseren in verhouding tot de door hen geleverde elektriciteit. Zij dienen dit te bereiken door een REG-actieplan uit te voeren, goed te keuren door de Vlaamse overheid, waardoor de overheid eveneens inspraak krijgt in het te voeren REG-beleid door de netbeheerders.

De maatregelen die momenteel door de overheid worden genomen om elektrische verwarming te ontraden of om bestaande elektrische verwarmingstoestellen te vervangen door de meest energie-efficiënte systemen, situeren zich voorlopig echter uitsluitend op het domein van de communicatie. In alle communicatie van de Vlaamse overheid, zowel inzake CO₂/REG, energieprestatienormering, sociaal beleid als sensibilisering voor een zuinig energiegebruik, wordt elektrische verwarming ondubbelzinnig afgekeurd. Deze signalen zijn dus niet mis te verstaan.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Als de elektriciteitsmaatschappijen beweren dat er enkel nog voor accumulatieverwarming promotie gevoerd wordt, doet dat argument op zich niet ter zake, omdat de enquête van Test Aankoop heel duidelijk uitwijst dat ook deze verwarmingsmethode absoluut onverantwoord is, zowel vanuit sociaal als vanuit ecologisch oogpunt.

Mijnheer de minister, dat er geen reclame meer gemaakt wordt, is niet op te maken uit de twee recentste advertenties. Ik heb er deze week thuis een ontvangen van februari 2001. Er wordt in gezegd dat er geen aardgasaansluitingen meer voorhanden zijn. Elektrische verwarming wordt als ecologisch en economisch gepromoot. Ik denk dat dit op een of andere manier een krachtdadig halt moet worden toegeroepen. Het zou ideaal zijn dat u dit zou doen. Als u het niet doet, dan overweeg ik om bij de Jury voor Eerlijke Praktijken inzake reclame hier een klacht tegen in te dienen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik heb niet gezegd dat het over accumulatieverwarming gaat : zij beweren dat en ik denk dat wij daarover dezelfde visie hebben. Op dit ogenblik heb ik geen harde machtsinstrumenten. Door het decreet zal ik die in de toekomst via de uitvoeringsbesluiten wel kunnen verkrijgen.

Het gaat niet alleen over Electrabel, die een naamloze vennootschap is, en die reclame maakt. Dat is een discussie die kan worden gevoerd bij de organisaties die zich met eerlijke reclamevoering bezighouden. Het gaat ook over intercommunales waar de vertegenwoordigers van de openbare sector, de bestuurders van steden en gemeenten, vertegenwoordigd zijn en die ook zulke reclame maken. Dit lijkt mij niet correct. Dit gaat in tegen het gentleman's agreement. Men gebruikt het woord 'accumulatieverwarming'. Studies wijzen uit dat de ecologische beperkingen hiervan dezelfde zijn als die van rechtstreekse elektrische verwarming. Het heeft daar alleen te maken met een systeem van 'piekpunt-saving'.

Wij zullen in de toekomst de instrumenten creëren om daar hard tegen op te treden. We hopen daarbij de steun van het parlement te krijgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over maatregelen om toestanden zoals de 'Californische stroomcrisis' in Vlaanderen te vermijden

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over maatregelen om toestanden zoals de 'Californische stroomcrisis' in Vlaanderen te vermijden.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een aantal weken geleden was de Amerikaanse staat Californië in de greep van een, afhankelijk van de bron, al dan niet bewust in de hand gewerkte elektriciteitscrisis. De leveranciers slaagden er niet meer in om de steden en bedrijven op een ononderbroken wijze van stroom te voorzien, met alle gevolgen van dien.

Hiervoor werden verschillende redenen aangehaald, die in meerdere of mindere mate hun oorsprong vonden in de liberalisering van de energiemarkt in Californië. Anderzijds zijn er ook analisten die beweren dat er meer dan voldoende stroom is, maar dat het louter een strategische zet is van de nieuwe bewindsploeg onder leiding van president Bush, die meer elektriciteitscentrales wil. Omdat er te veel tegenstand is bij de publieke opinie, creëert men dus een probleem om die weerstand teniet te doen.

Wat ook de oorzaak is, verschillende residentiële centra, bedrijven, ziekenhuizen, scholen en gevangissen werden tien dagen lang zonder stroom gezet, in sommige gevallen zelfs gedurende meer dan achttien uur. De Nederlandse Volkskrant van 31 januari meldde dat het adviesbureau Cap Gemini Ernst & Young in de studietrends in Energy 2001 concludeerde dat een dergelijke stroomcrisis ook Nederland zou kunnen treffen, als de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt daar in 2004 afgerond is. Volgens het adviesbureau bestaat het gevaar dat energiebedrijven, in hun zucht naar winst, te weinig oog hebben voor de continuïteit van de leveringen. Dit slaat concreet op een terughoudendheid om te investeren in nieuwe, toekomstgerichte en duurzame energiebronnen als die op korte termijn onvoldoende winst garanderen.

De adviseurs voorspellen ook dat omwille van de liberalisering, de meeste energiebedrijven op termijn in buitenlandse handen zullen overgaan. De mogelijkheden van de overheid om bij te sturen als iets misloopt, zullen daardoor veel beperkter worden.

Mijnheer de minister, de situatie in de EU is uiteraard niet dezelfde als die in Californië. Toch stel ik u volgende vragen. Werden de stroomcrisis in Californië en de oorzaken ervan, net zoals in Nederland, ook in Vlaanderen geanalyseerd met het oog op het vermijden van een gelijkaardige situatie ? Zo ja, wat zijn de conclusies van het onderzoek ? Houdt de liberalisering van de energiemarkt in de EU gelijkaardige risico's in ? Is het mogelijk dat ook in Vlaanderen gebieden zonder stroom vallen ? Dringen zich maatregelen op om een gelijkaardige stroomcrisis in Vlaanderen te vermijden ? Zo ja, aan welke maatregelen wordt gedacht ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de twee grootste elektriciteitsleveranciers in Californië, Pacific Gas & Electric en Southern California Edison, kampen momenteel met zware financiële problemen. De situatie kan als volgt worden samengevat.

Ten eerste mogen de leveranciers er geen langetermijncontracten afsluiten met producenten. Ze kunnen zich alleen bevoorraden op de spotmarkt. Een van de kenmerken van een spotmarkt is dat de prijzen op korte termijn erg kunnen schommelen en dus ook heel hoog kunnen oplopen.

Ten tweede werden ter bescherming van de verbruiker aan de leveranciers maximum verkoopprijzen opgelegd. De aldus vastgelegde prijzen houden echter geen – of onvoldoende – rekening met de aankooprijzen van de leveranciers.

Ten derde zijn de prijzen op de spotmarkt gedurende de voorbije maanden enorm gestegen, waardoor de leveranciers zware financiële verliezen hebben geleden en hun verplichtingen niet meer kunnen nakomen.

Ten vierde is de prijsstijging op de spotmarkt niet alleen het gevolg van de stijgende brandstofprijzen op de internationale markt, maar vooral van een onevenwicht tussen vraag en aanbod. Dit onevenwicht is een gevolg van de volgende factoren. Door een onvoldoende grote investeringsprikkel voor de producenten als gevolg van het systeem van de

Stevaert

spotmarkt, worden langetermijninvesteringen onaanvaardbaar. De onvoldoende grote prikkel is ook een gevolg van de zeer strenge milieueisen in Californië. Een andere factor is de zeer sterke stijging van de vraag als gevolg van de economische groei en de ongeremde energieconsumptie in een gebied met een zeer hoge koopkracht.

Ten vijfde zorgen de maatschappelijke weerstand tegen de aanleg van hoogspanningsleidingen en de terughoudendheid tegenover langetermijninvesteringen ervoor dat het onmogelijk is om belangrijke hoeveelheden goedkopere energie uit de buurstaten in te voeren.

In deze context kunnen leveranciers niet langer hun verplichtingen ten aanzien van de producenten en financiers nakomen en moeten ze hun leveringen gedurende bepaalde perioden onderbreken om het onevenwicht tussen vraag en aanbod te compenseren en ervoor te zorgen dat ze niet failliet gaan.

De situatie in Vlaanderen is totaal verschillend van die in Californië. Ook in het voorziene plan van de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt worden dergelijke gevaren vermeden. Bij ons kunnen de elektriciteitsleveranciers niet alleen elektriciteit aankopen op de spotmarkt, maar ze kunnen ook langetermijncontracten afsluiten met producenten.

De federale elektriciteitswet bepaalt wel dat er maximum verkoopprijzen kunnen worden vastgelegd, maar die zullen in voorkomend geval zeker in functie staan van de aankooprijzen. De prikkels om te investeren in de productiecapaciteit zijn bij ons veel groter omdat langetermijncontracten mogelijk zijn, omdat er een indicatief plan voor de productie zal worden opgesteld en omdat er openbare dienstverplichtingen inzake investeringen in het net en continuïteit van levering kunnen worden opgelegd aan de energiebedrijven.

Het Europese koppelnet laat, beter dan in Californië, toe om elektriciteitsstromen uit te wisselen. De verschillende geografische eigenschappen van de lidstaten zorgen bovendien voor een heterogene samenstelling van de beschikbare energiebronnen en energietechnologieën, en staan garant voor meer stabiele prijzen.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik dank u voor dit duidelijke antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het invoeren van een wegensvergoeding bij te dragen door de beheerders van elektriciteitsdistributienetten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het invoeren van een wegensvergoeding bij te dragen door de beheerders van elektriciteitsdistributienetten.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de lokale besturen genereren een heel grote inkomstenstroom uit de energieactiviteiten waaraan ze participeren. Dat is zo voor gas, maar vooral voor elektriciteit. Op jaarbasis is sprake van miljardeninkomsten. Nu het vrijmaken van de elektriciteitsmarkt in Vlaanderen vorm krijgt, is het voortbestaan van de inkomsten onzeker. Een groot aantal gemeentebesturen – ongeacht de politieke samenstelling – denkt eraan om op een andere manier inkomsten te derven of om met andere woorden de belastingen te verhogen.

We moeten ons afvragen op welke manier de gemeentebesturen tegen deze gang van zaken moeten aankijken. De gemeenten zijn zich er goed van bewust dat het immaterieel dividend zal wegsmelten en dat er vergoedingen zullen komen voor het gebruik van het distributienet. Wat deze laatste zullen opbrengen, is echter niet duidelijk. Ook de opbrengst van een eventuele deelname aan verkoopsovernameactiviteiten is onzeker. Algemeen wordt verwacht dat het inkomstenplaatje er minder rooskleurig zal uitzien dan nu, maar misschien is dit een te negatieve gedachte.

Ik weet dat u ervoor pleit om niet te voorbarig te zijn door in nieuwe inkomsten te voorzien, maar vooruitziende besturen moeten toch tijdig een aantal maatregelen kunnen nemen. Inkomsten genereren kan makkelijk twee tot drie jaar duren. Ik denk hierbij aan het voorbeeld van de onroerende voorheffing. Ik houd echter geenszins een pleidooi voor het verhogen van de lokale belastingen. Ik stel

Schuermans

enkel vast dat heel wat onzekerheid leeft onder de lokale besturen.

Mijnheer de minister, er is één concrete aanduiding voor de vermindering van de inkomsten. De – overigens goede – maatregel voor het gratis vervoeren en leveren van elektriciteit zou een verlies aan ontvangsten van 4 miljard frank per jaar kunnen veroorzaken. Deze maatregel werd unaniem goedgekeurd en bepaalt dat de netleveranciers 100 kilowattuur per gezinslid moeten geven aan de huishoudelijke gebruikers. Diverse intercommunales hebben reeds gewezen op de mogelijke gevolgen voor het budget van de intercommunales en op het dividendbeleid. Het decreet geeft de Vlaamse regering de mogelijkheid om te compenseren bij niet-billijke lasten.

De compenserende vergoeding zou worden aangerekend op het Energiefonds. De regering kan een heffing vastleggen die in het fonds zou terechtkomen. Het blijft echter een open vraag of Europa een dergelijke heffing zal aanvaarden. De bevoegde Europese Commissaris bereidt immers een richtlijn voor die heffingen op elektriciteitstransport voor de financiering van de openbare dienstverplichtingen sterk zal inperken.

Los van deze maatregel en de gevolgen ervan voor de lokale besturen, blijft het een vraag of de gemeenten een eigen wegenisvergoeding kunnen invoeren naar Waals voorbeeld. De Waalse regering heeft immers decretaal bepaald dat distributienetbeheerders een jaarlijkse bijdrage moeten betalen aan de lokale besturen voor het gebruik van hun grondgebied. Heel wat lokale besturen vragen zich af of dit ook in Vlaanderen mogelijk is. Zou de Vlaamse regering kunnen instemmen met een dergelijke maatregel? Zo ja, wat zijn dan de modaliteiten?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, deze vraag is van uitzonderlijk belang. Over dit thema is het laatste woord zeker nog niet gezegd. De unaniem goedgekeurde maatregel van de 100 kilowattuur gezinsgemoduleerde energie was ingegeven door een sociale en ecologische bekommernis. De financiële gevolgen ervan voor steden en gemeenten zijn echter neutraal.

Mijnheer Schuermans, u verwijst naar het Energiefonds. Het is niet de bedoeling om via het fonds steden en gemeenten te compenseren, wel om er

voor te zorgen dat er solidariteit bestaat tussen de diverse klantenprofielen. We willen immers vermijden dat een reeks maatschappijen zich richt tot doelgroepen met een groot verbruik en een reeks andere tot doelgroepen met een heel klein verbruik. Het verbruik van de doelgroepen valt in vele gevallen samen met geografische regio's.

Ik herhaal dat we op dat vlak zorgen voor compensatie en solidariteit. Dit systeem heeft echter niets te maken met de dividenden. We maken ons sterk dat de maatregel voor de gemeenten een nuloperatie vormt. Het verwondert me af en toe dat bepaalde verenigingen in Vlaanderen durven opmerken dat de maatregel de gemeenten veel zal kosten. Ik begin dan ook te twijfelen aan hun deskundigheid of goede trouw. De reden achter hun opmerkingen is misschien het analyseren waard.

Gemeenten en provincies kunnen inderdaad op basis van hun fiscale autonomie een wegenisrecht instellen. Die rechten bestonden vroeger ook al. Als minister van Openbare Werken heb ik ze opnieuw ingevoerd voor de telecomoperatoren en dergelijke. Een wegenisrecht is de vergoeding die moet worden betaald voor het privé-gebruik van gemeentelijke openbare domeinen. Ik denk aan het gebruik van het openbaar domein voor het aanleggen van elektrische leidingen door een beheerder.

Het probleem is echter dat de netbeheerders wellicht intercommunales zullen zijn. Krachtens artikel 26 van de wet van 22 december 1986 zijn intercommunales vrijgesteld van alle belastingen, inclusief de gemeentelijke. De gemeenten zullen deze wegenisrechten in de praktijk dus niet kunnen innen.

Het Waalse ontwerp van decreet betreffende de organisatie van de regionale elektriciteitsmarkt bepaalt dat de Waalse distributienetbeheerders een jaarlijkse vergoeding moeten betalen aan de gemeenten voor de elektrische leidingen gelegen op het gemeentelijk openbaar domein. De situatie in het Waals Gewest verschilt echter van die in het Vlaams Gewest. Het Waals decreet op de intercommunales stelt immers dat het Waals Gewest de Waalse intercommunales aan belastingen kan onderwerpen.

In het ontwerp van decreet op de intergemeentelijke samenwerking, dat onlangs bij het Vlaams Parlement werd ingediend, wordt er – net zoals in het Waals decreet – bepaald dat voor gewestelijke aangelegenheden intercommunales aan een eigen fiscaliteit kunnen worden onderworpen. Aansluitend

Stevaert

zal ik een decretaale regeling in verband met de wegenisrechten uitwerken, waarin wordt bepaald dat de gemeenten de mogelijkheid krijgen om aan de eigenaar van een elektrische leiding een jaarlijkse vergoeding te vragen voor het gebruik van het openbaar domein. Momenteel wordt een besluit uitgewerkt ter uitvoering van artikel 18 van het elektriciteitsdecreet. Dat artikel bepaalt dat de aanleg van elektrische leidingen en directe lijnen enkel mogelijk is na het bekomen van een toelating. In dat licht onderzoekt de administratie nu hoe de procedure tot aanvraag, beoordeling en toekenning van de toelating met de eraan verbonden vergoedingen die de netbeheerders zullen moeten betalen voor het gebruik van het openbaar en privé-domein, het best kan worden geregeld.

Ik herhaal – in mensentaal – dat we proberen een kader te creëren waardoor de gemeenten een vergoeding kunnen vragen voor het gebruik van het openbaar terrein. Dat zal gebeuren in het licht van de totale filosofie over de fiscalisering van intercommunales. We mogen niet te lichtzinnig te werk gaan. De ene intercommunale is immers de andere niet. Het is bovendien ook mogelijk dat de netbeheerder geen intercommunale is, maar een vennootschap. We moeten ons hoeden voor onrechtvaardigheden, want het is voor de gemeenten nu een groot verschil of een verbrandingsoven wordt uitgebaat door een intercommunale of een naamloze vennootschap. De ene vorm is immers belastbaar, de andere niet.

We beschikken nu over een kapstok voor een wegenisvergoeding. Ik doe mijn best, maar uiteindelijk zullen de gemeenten en steden een beslissing moeten nemen zodat ze het verlies aan inkomsten kunnen compenseren of zelfs meer inkomsten kunnen verwerven dan in het verleden. Dit alles valt onder de autonomie van steden en gemeenten. Ik herhaal dat de *ristorno* aan de Vlaamse gezinnen budgettair neutraal is voor de gemeenten. Het energievrijmakingsdecreet zal echter niet budgettair neutraal zijn.

Mijnheer Schuermans, u had het over het immateriële dividend. Dat is een goede verwoording die ik graag overneem. Het immateriële dividend was echter een verkapt vorm van niet-transparante belastingen. In plaats daarvan kunnen wegenisrechten worden ingevoerd. Er is echter nog heel wat werk aan de winkel.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de minister, er is natuurlijk ook nog de Europese dimensie. De neiging ontstaat om voor diverse doeleinden nieuwe heffingen en nieuwe lasten op het gebruik van het net in te voeren. Een aantal zaken zijn reeds decretaal bepaald. Vreest u niet dat de nieuwe Europese regelgeving onze mogelijkheden sterk zal beperken ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Schuermans, Europa vertrekt van het idee dat geen concurrentieverstorende instrumenten mogen worden ingevoerd. De instrumenten uit het decreet verstoren de concurrentie niet. Natuurlijk mogen de heffingen niet absurd hoog zijn, maar dat is niet het geval.

Het eerste instrument is een solidariteitsinstrument en dat vormt geen probleem voor Europa. Het tweede instrument zijn de wegenisrechten. Die bestaan in Nederland en de vergoeding is er heel hoog. Dat is geen probleem, want dat beantwoordt aan de Europese normen. De bedragen waarover we het hebben, zullen voor Europa nooit een probleem vormen.

De heer Eddy Schuermans : Beïnvloedt de compensatie van een oude monopolierente of immateriële dividend door een nieuwe heffing de concurrentieverhoudingen niet ?

Minister Steve Stevaert : U en ik zijn terecht bekommerd over het feit dat de steden en gemeenten inkomsten verliezen. Met die middelen konden ze een goed beleid voeren. De Nederlandse vergoedingen worden niet uitbetaald in hoofde van een compensatie voor een oude regeling voor de energiesector, want men heeft het daar niet over het immateriële dividend. Bij Europa willen we niet met de argumentatie uitpakken dat we het inkomstenverlies willen compenseren, maar wel dat er een instrument moet komen om het herhaaldelijk gebruik van het openbaar domein te stroomlijnen.

Ik hoop dus dat dit niet enkel wordt opgevat als een financieringsmechanisme. Steden en gemeenten moeten creatief omspringen met dit instrument, zodat wordt bijgestuurd. Sta me toe even te verwijzen naar de hoofdstad van Vlaams-Brabant : daar is men altijd werken aan het uitvoeren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontwikkelingen in het dossier van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Stassen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontwikkelingen in het dossier van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik stel deze vraag met een zekere ongerustheid, want dit dossier sleept echt wel lang aan. Het is een belangrijk dossier, zowel op financieel, politiek als veiligheidsvlak. Als ik goed ben ingelicht, gaat het over vele miljarden. Ik wil eerst de ontstaansgeschiedenis van het dossier schetsen.

De eerste stap was het Sigma-plan, dat werd opgesteld naar aanleiding van de overstromingen in Ruisbroek. Men wou de dijken verhogen, potpolders inrichten en een stormvloedkering bouwen. Bijna 80 percent van de dijkverhogingen zijn uitgevoerd. Er zijn twaalf potpolders gebouwd, maar de dertiende moet nog worden gebouwd, en die is zo groot als de twaalf andere samen. De stormvloedkering bestaat nog steeds alleen op papier.

Het dossier is opnieuw actueel geworden na de overstromingen in 1993-1994 en in 1994-1995. In de periode daarvoor is er weinig met het dossier gebeurd. De plaatselijke bevolking was ervan overtuigd dat het om een van de vele projecten ging die men nooit zal realiseren. De overstromingen hebben er anders over beslist. Toenmalig minister Kelchtermans nam in februari 1994 de beslissing om de werken aan te vatten. Er zijn toen een hele reeks van studies uitgevoerd. Daarbij is het concept van de jaren zeventig, zoals dat in het Sigma-plan is terug te vinden, verlaten. De loutere veiligheidsbenadering is aangevuld met ideeën over integraal waterbeheer en milieubehoud.

De vorige Vlaamse regeringen hebben nooit een beslissing genomen over de keuze van de inrichting van de te bouwen potpolder en ringdijk. In december 1999 koos de nieuwe Vlaamse regering voor de zogenaamde natuuroptie of groene optie. Dat impliceert de onteigening van het binnendijkse ge-

bied, en de aanpassing van het gewestplan zodat het gebied een natuurbestemming krijgt. De precieze inrichting ligt nog niet vast, maar het gaat in de richting van een gereduceerd getijdengebied voor het gedeelte op het grondgebied van de deelgemeente Kruibeke. De sluizen van dat gebied zullen altijd open staan, zodat het gebied twee keer per dag onder water komt te staan. Er zullen zich schorren ontwikkelen, met positieve gevolgen voor het milieu zoals een CO₂-vermindering.

Twee weken geleden hebben de afdelingen Waterbouwkundig Laboratorium en Zeeschelde een studiedag georganiseerd over de actualisatie van het Sigma-plan. Er zijn een aantal zaken herhaald die vroeger ook al zijn gezegd. Verder is ook beslist om voor water meer ruimte vrij te maken. Eindelijk, zou ik zo zeggen. Het veiligheidsconcept wordt opgegeven ten voordele van een risicobeheersingsbenadering. Men wil het water niet meer beheersen, maar het wel sturen naar die plaatsen waar het minder gevaar oplevert. Ook het concept van het integraal waterbeheer is aanvaard. Er is concreet voorgesteld om de stormvloedkering in Oosterweel te schrappen : dat is technisch moeilijk haalbaar en veel te duur. Misschien kan men die stormvloedkering vervangen door twee kleinere stormstuwen op de Nete en de Dijle. Ook de Europese ontwikkelingen zijn belangrijk. Het gebied in Kruibeke wordt geregeld genoemd als een gebied dat het verlies aan natuurgebieden op de Linkerscheldeoever moet compenseren.

Tot zover mijn inleiding over een dossier dat in februari 1994 is opgestart. Ondertussen zijn we zeven jaar later. Het wordt tijd dat er iets gebeurt. Ik heb vele zaken van horen zeggen. Het is belangrijk dat in het Vlaams Parlement een aantal zaken duidelijk worden gezegd. Deze informatie is nuttig voor mensen die betrokken zijn bij de zaak en zich zorgen maken. Ik wil u dus enkele vragen voorleggen. Hoe zit het met de ringdijk ? Hoe zit het met de bouwvergunning ? Is het tracé definitief vastgelegd ? Wanneer beginnen de werken ? Hoe hoog wordt de dijk ? Houdt men vast aan de hoogte van 6,8 meter ? Waar komen de sluizen die ervoor moeten zorgen dat de potpolder kan leeglopen eens hij is volgelopen bij een extreem hoog waterpeil ? Welke studies en vergunningen zijn er nog allemaal vereist ? Er zijn nog studies in uitvoering over de keuze voor de groene optie en de volledige onteigening. Wanneer komen er resultaten ?

Als men een ringdijk bouwt in de polder kan het regenwater erin, en is het lagere gedeelte van Kruibeke-Bazel-Rupelmonde niet meer beschermd tegen overstroming door regenwater. Dat is een

Stassen

groot probleem, en men is nu pas begonnen met te zoeken naar een oplossing. Men komt daar zes jaar te laat mee. Men kan de lokale bevolking moeilijk zeggen dat men geen garantie kan bieden dat zich geen overstroming zal voordoen. Mijnheer de minister, hoe wilt u dat probleem oplossen, zolang er geen definitieve oplossing voor overstroming met regenwater bestaat ? Welke overgangsmaatregelen komen er ?

Men is bezig met de onteigening van de gebieden waar de ringdijk moet komen. Sommige mensen schrikken, want er zijn onteigeningen gepland op plaatsen waar die ringdijk er niet komt, zoals het afwateringskanaal langs de Scheldedijk. Wat is daar aan de hand ? Is daarover met de bevolking overlegd ? Er zijn nieuwsbrieven verspreid. Komen er nog nieuwe, en worden nog andere instrumenten gebruikt ? Ik weet dat het zeer moeilijk is om met de gemeente Kruibeke te communiceren, maar dat moet gebeuren en we zijn altijd bereid daaraan mee te werken. Hoe zit het met de Europese compensaties ? Welke infrastructuurwerken in het gebied van Kruibeke komen voor een compensatieregeling in aanmerking ?

Ik heb nog een laatste vraag, in het verlengde van wat de heer Schuermans heeft gezegd. De gemeente Kruibeke heeft beslist een belasting op het gebruik en vervoer van gronden te heffen. Die belasting wordt berekend op het aantal kubieke meter grond. Ik geloof dat er 150 of 300 miljoen kubieke meter grond nodig is voor de aanleg van die dijken. U kunt vermoeden hoeveel die belasting kan opbrengen. Wat denkt u daarover ? Ik wil met deze vragen er vooral voor pleiten dat het dossier snel zou worden afgehandeld, en niet mag blijven steken in de fase van de studies. Men moet effectief aan de slag gaan.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Gegeven de verduidelijkingen van de Europese Commissie over de naleving van de Habitat-richtlijn en de grote werken die op de Linkerscheldeoever plaatsvinden, is het dossier van heel groot belang voor de argumentatie van de Vlaamse regering tegenover Europa. Het is dus zeer belangrijk precies te weten hoe het komt dat alles zo lang aansleept.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de laatste vraag van de heer Stassen gaat over een materie die tot de bevoegdheid van minister Sauwens behoort. De creativiteit van de lokale bestuurders gaat soms ver, maar een belasting op vrachtwagens lijkt me geen bevoegdheid van de lokale overheden te zijn. In elk geval zullen we geen ondergrondse leidingen aanleggen om de grond naar Kruibeke te vervoeren.

De aanvraag voor het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van de ringdijk werd ingediend op 5 november 1999. Momenteel is deze aanvraag nog in behandeling door de bevoegde diensten. Deze aanvraag gaat over het volledige tracé van de ringdijk, met uitzondering van een opening ter hoogte van de Barbierbeek. De bouw van een eerste fase van de ringdijk is reeds aanbesteed. Zodra de stedenbouwkundige vergunning is verleend en de noodzakelijke onteigeningen zijn gebeurd, kan met de werken worden gestart.

Wat de Scheldedijk en de uit- en inwateringssluizen betreft, kan ik het volgende zeggen. De hoogte van de overloopdijk is cruciaal voor de veiligheid van een gecontroleerd overstromingsgebied. Studies die werden uitgevoerd door de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek van de administratie Waterwegen en Zee-
wezen hebben aangetoond dat een overloophoogte van 6,8 meter als Tweede Algemene Waterpassing optimaal is voor de veiligheidsfunctie van het overstromingsgebied.

Bij de opmaak van het MER werd uitgegaan van de bouw van twaalf uitwateringssluizen. Per compartiment werd in vier uitwateringssluizen voorzien. De inplanting gebeurt op regelmatige afstanden van elkaar waarbij ook met andere factoren rekening wordt gehouden, zoals de bestaande en te verwachten grachten binnen het gebied en de zorg om het bestaande schorrenbestand zo weinig mogelijk te beïnvloeden.

Het definitief aantal benodigde uit- en inwateringsluizen per compartiment en het exacte bodempeil van de sluizen zal worden bepaald na verdere studie over de uit- en inwatering door de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek. Daarbij wordt vooral rekening gehouden met de vormgeving van de geplande natuurontwikkeling. De uitgewerkte plannen zullen aan de MER-plicht worden onderworpen. Voor de bouw van de infrastructuur is uiteraard een stedenbouwkundige vergunning noodzakelijk.

Stevaert

Wat de onteigening en natuurontwikkeling betreft, heeft de afdeling Natuur van Aminal een voorstel voor inrichting opgemaakt. Een verdere uitwerking van deze natuurontwikkeling is bezig. De plannen voor natuurontwikkeling in het KBR-gebied vallen onder de bevoegdheid van de Vlaamse minister van Leefmilieu. Op dit ogenblik worden de noodzakelijke onteigeningsplannen en -besluiten voor de onteigening van het binnengebied opgesteld. Na de goedkeuring van deze plannen en besluiten wordt zo snel mogelijk met de onteigening gestart.

Bij de fasering van de bouw van de ringdijk is rekening gehouden met de problematiek van de afwatering van de Barbierbeek. Zolang die afwatering niet is geregeld, worden een aantal openingen gelaten in de ringdijk. Zo wordt in de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning ter hoogte van de Barbierbeek een opening gelaten in de ringdijk en is voor de eerste fase van de bouw van de ringdijk een opening gelaten ter hoogte van de Kapelbeek. Zolang de oplossingen voor de afwatering niet zijn uitgevoerd, zal hiermee ook tijdens de andere fasen rekening worden gehouden.

De onteigeningsplannen en -besluiten zijn op 19 oktober 2000 goedgekeurd. De betrokken eigenaars werden op de hoogte gebracht en het Aankoopcomité van het ministerie van Financiën is gevraagd de onteigeningen te starten.

Wat betreft de Scheldedijken kan ik u het volgende antwoorden. Voor de aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied zijn diverse infrastructuurwerken noodzakelijk – onder meer ook langs de Schelde. Naast de verwerving van gronden voor de bouw van de ringdijken moeten er dus ook gronden worden verworven om de overloofdijken en de uitwateringssluizen te bouwen. Daartoe zijn op 19 oktober 2000 de onteigeningsplannen en -besluiten goedgekeurd. De basis van deze onteigeningen is het onteigeningsbesluit ten openbare nutte. Er werd besloten het decreet over de waterkeringen nog niet toe te passen. Het Vlaams Gewest wil alle dijken en de aanhorigheden in het kader van het Sigma-plan verwerven.

Momenteel worden nog twee bijkomende nieuwsbrieven voorbereid. Er worden nog diverse bijkomende communicatieacties gepland zoals onder andere informatievergaderingen, workshops en plaatsbezoeken aan voorbeeldgebieden. Binnenkort verschijnt ook een speciaal nummer van de Scheldenieuwsbrief over het gecontroleerd overstromingsgebied. U vroeg of de betrokkenen wor-

den geïnformeerd. We werken samen met het Aankoopcomité en de onteigeningsinstellingen. Onteigening is een federale bevoegdheid. Volgens het federale niveau is het niet echt aangewezen om in zo'n moeilijk gebied op voorhand zaken mee te delen, want dat kan wel eens een averechts effect hebben. Informatie gaat een eigen leven leiden, en wordt aangevuld met tegeninformatie en allerlei interpretaties, en dat bevordert niet altijd de duidelijkheid.

Wat de EU-richtlijnen betreft, moet vooreerst worden gezegd dat het gecontroleerd overstromingsgebied te Kruibeke wordt aangelegd ter beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloed. Dat biedt mogelijkheden. Zo kan de natuur zich daar volledig ontwikkelen en een belangrijke meerwaarde voor ons leefmilieu opleveren. De inrichting van het gecontroleerd overstromingsgebied voor natuurontwikkeling is ook noodzakelijk als compensatie voor het verlies aan vogel- en Habitatrichtlijngebieden door de aanleg van het Deurganckdok.

De tijd van het beheersen van rivieren is voorbij. We moeten ze beheren. Dan krijg je dat merkwaardige gegeven dat sommigen ongelooflijk bekommerd zijn om de vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Als wij nieuwe dingen willen ontwikkelen waar de natuur veel beter van wordt, dan zetten ze een stap terug en roepen ze 'not in my backyard'. Op die manier krijgt de natuur nooit kansen en komt men zeker in conflict met Europa.

Als men alle dossiers samenlegt, dan is het duidelijk dat dit een bijzonder ecologisch waardevol en na te streven dossier is. Bovendien is het ook een veiligheidsdossier. Het gaat zo langzaam omdat sommigen regelmatig van gedaante verwisselen, naargelang van de invalshoek. We moeten nu absoluut vooruitgang boeken. We zijn zeer snel om Nederland met de vinger te wijzen. Gelukkig wijzen zij niet altijd naar ons. Ik ben voorstander om deze zaak onmiddellijk te realiseren, en om alle knelpunten op te lossen.

Soms is het een kwestie van verschillende visies. Ik denk dat het beter is om gronden te verwerven. Sommigen moet ik daarvan nog overtuigen. Zij denken dat het beter is om die gronden aan de eigenaars te laten en hen daarvoor te vergoeden. Het probleem van dat systeem is dat men niet zeker is van de kwaliteit van het water omdat dat gebied regelmatig overstroomt. Dan komt men in schadevergoedingsdossiers terecht. Het lijkt me daarom veel interessanter dat de overheid die gebieden verwerft en ze dan ter beschikking stelt, maar wel

Stevaert

met de beperking dat de gebieden die men ter beschikking krijgt tegen een zeer lage vergoeding, die nadelen bevatten. Als we immers niet oppassen, dan zullen we voor elke schade moeten opdraaien. Die punten moeten eerst uitgeklaard worden. Ik heb de indruk dat we op de goede weg zijn.

De heer Jos Stassen : We moeten de zaak van de Europese compensaties niet omdraaien. Het dossier Kruibeke is in de eerste plaats een veiligheidsdossier. Daarnaast kan men er een win-winsituatie creëren voor de natuur. Dan pas kan men het in een compensatieregeling gebruiken. Anders is het ter plaatse zeer moeilijk te verdedigen, want dan speelt men Doel uit tegen Kruibeke. Ik wil vragen om de volgorde niet om te draaien. Ik heb de indruk dat het havenbedrijf daarop aanstuurt.

De gebieden die daar gecreëerd worden zijn wellicht omvangrijker dan het verlies aan vogelrijk gebied op Linkeroever. Ik ben geen vogeldeskundige. De vogels volgen nu eenmaal de grote stromen, men kan moeilijk een pijl plaatsen van Doel naar Kruibeke. Ik ridiculiseer het een beetje omdat ik de indruk heb dat Europa het zo aanpakt. Europa legt de nadruk op de compensatie.

U moet mij niet vertellen hoe het is om ter plaatse een dossier te verdedigen. Wij waren de enigen die dat in het begin hebben gedaan. Wij waren voorstander om dat te bouwen, maar hebben aangedrongen op het creëren van een natuurgebied. Mijnheer de minister, ik stel voor dat wat u hier vandaag vertelt in Kruibeke komt vertellen, want ik denk dat u wel in staat bent om de mensen ter plekke de zaken duidelijk te maken.

Er is in het verleden een studie gemaakt waarin schadevergoedingen berekend werden. Ik sta volledig achter de beslissing om te onteigenen. De discussie gaat voor mij over welk soort inrichting het wordt, en of er in het gebied Bazel-Rupelmonde nog plaats moet worden vrijgehouden voor een aantal boeren.

Minister Steve Stevaert : Men moet het dossier in de juiste context zien. Het is een veiligheidsdossier en het heeft niets met het Deurganckdok te maken. Die plek is niet toevallig gekozen, maar op basis van studies en voor de veiligheid. Men moest dat veiligheidsprobleem oplossen. Mijn voorgangers en ik hebben dat niet op de oude manier willen doen omdat bleek dat dit niet de goede manier was.

Het dossier is vanuit veiligheidsoverwegingen en ecologisch inzicht ontstaan. Het Deurganckdok is een ander verhaal. Het zijn perverse geesten die nu zeggen dat er een overstromingsgebied komt omdat er ginder een dok komt. Ik ga die mensen zeker niet ter plaatse bezoeken. Zij willen daar juist de aandacht op vestigen.

Wij moeten voor 100 percent rekening houden met de opmerkingen van Europa. Heel Europa krijgt brieven, het is wel eens interessant om na te gaan welke brieven wij en anderen krijgen, en of daar linken tussen zijn. Als wij goede argumenten hebben, dan hoop ik dat wij een brief krijgen van Europa om ons proficiat te wensen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Becq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de overheveling van het leerlingenvervoer naar De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Becq tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de overheveling van het leerlingenvervoer naar De Lijn.

Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag vertrekt vanuit de bekommernis om het buitengewoon onderwijs. Lang geleden werd beslist om het leerlingenvervoer van het departement Onderwijs over te hevelen naar de Vlaamse Vervoermaatschappij. Dat wordt voorbereid en zou moeten zijn gefinaliseerd tegen het schooljaar 2001-2002. Daarin zouden ook de contracten van de beroepsvervoerders worden opgenomen. Het uiteindelijke doel is om het leerlingenvervoer optimaal te laten gebeuren, zowel in het gewoon als in het buitengewoon onderwijs.

De bekommernis gaat uit naar kinderen met een handicap, kinderen die extra begeleiding vragen op de bus, kinderen die thuis worden opgehaald en gebracht. Voor zeer zwaar gehandicapte kinderen of jongeren zou in de mogelijkheid van taxivervoer worden voorzien. In de realiteit stelt men echter

Becq

vast dat zeer zwaar gehandicapte kinderen eerder geneigd zijn om niet naar school te gaan, als het vervoer niet soepel kan verlopen.

Op welke manier zal dit busvervoer voor het buitengewoon onderwijs concreet worden georganiseerd ? Zal het apart zijn of zal het gezamenlijk in één traject gebeuren ? Blijft het ook mogelijk om kinderen thuis op te halen ? Zal daar bij het uittekenen van trajecten rekening mee worden gehouden ? Zal een bus van de Lijn kunnen wachten ? Zal er specifieke aandacht zijn voor zwaar gehandicapte kinderen door middel van taxidiensten of kort busvervoer ? Hoe zal de samenwerking zijn met de busbegeleiders ? Hoe zullen de participanten en gebruikers daarbij worden betrokken ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de bestaande contracten inzake het leerlingenvervoer worden overgedragen aan de Vlaamse Vervoermaatschappij, en uitgevoerd zoals contractueel bepaald. Binnen dit kader zal dezelfde dienstverlening worden verstrekt zoals dit vandaag het geval is. Er zal dus blijvend apart busvervoer worden georganiseerd voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs, met de kwaliteitszorg die vandaag geleverd wordt. Het is de bedoeling om de kwaliteit verder te verbeteren. De dienstverlening die vandaag wordt toegepast zal ook morgen blijven bestaan.

Met betrekking tot de busbegeleiding kan verduidelijkt worden dat dit de bevoegdheid blijft van het departement Onderwijs. De middelen die vandaag ter beschikking zijn, zullen ook morgen ter beschikking blijven. De kredieten voor het uitvoeren van de contracten zullen wel overgeheveld worden naar het programma 63.20, het programma van het gemeenschappelijk vervoer.

De afspraken voor samenwerking tussen de busbegeleiding en de uitvoering van de ophaaldienstcontracten zullen tijdens het eerste overgangsjaar worden geregeld, in samenspraak met de diensten van het departement Onderwijs en de VVM. In afwachting van een nieuwe regeling blijft de huidige regeling volledig van toepassing. Ook in deze gelegenheid is het de bedoeling de kwaliteit verder te verbeteren.

De overheveling maakt het onderwerp uit van een voortdurend en intensief overleg tussen de diensten van het leerlingenvervoer en de VVM.

Er moet worden verduidelijkt dat het nieuwe decreet ter organisatie van het personenvervoer over de weg en ter oprichting van de mobiliteitsraad Vlaanderen, beter bekend als het decreet basismobiliteit, nieuwe mogelijkheden zal creëren om collectieve taxi's in het geregeld en het bijzonder geregeld vervoer in te schakelen. Op deze wijze ontstaan mogelijkheden om de rittijden van een aantal ritten te beperken.

Zoals reeds eerder gesteld blijft de busbegeleiding de verantwoordelijkheid van het departement Onderwijs. De nog op te richten entiteit die dit in de toekomst zal regelen, is een initiatief van de minister van Onderwijs.

Mevrouw Sonja Becq : Ik begrijp dat alles blijft zoals het nu is omdat de contracten in een eerste fase worden overgenomen. Ik vermoed dat die contracten niet allemaal op hetzelfde moment aflopen en dat er dus een definitieve regeling moet komen. Hoe zal dat gebeuren ? Lopen die contracten af over vijf jaar ? Mijnheer de minister, u verwijst naar het decreet basismobiliteit. Zullen voor dat specifiek vervoer voldoende ruimte en mogelijkheden blijven bestaan ?

Minister Steve Stevaert : Om misvattingen te voorkomen, wil ik dit nog eens uitleggen. Het ene wordt overgeheveld naar het andere om de fysieke uitvoering te realiseren. Het begeleidende gedeelte blijft bij Onderwijs. Ik wil dat absoluut overhevelen omdat wij nu ontzettend veel BTW laten verloren gaan. Wij kunnen op een andere manier met BTW-recuperatie omgaan dan in het departement Onderwijs. Als Vlaanderen de aanranding voelt om zoveel mogelijk BTW te storten aan de federale overheid, dan is dat niet mijn aanranding, en is het bovendien in tegenstrijd met het Belgisch regeerakkoord.

Indien de Lijn die aanzienlijke bedragen betaalt zoals voor brandstof, dan kunnen wij besparen. Met hetzelfde geld kunnen we dan meer doen. Ik heb geen ambitie om dat inhoudelijk te sturen, dat is de bevoegdheid van Onderwijs. Wij willen enkel aan materiële dienstverlening doen. In eerste instantie verandert er niets. Die contracten vervallen inderdaad niet allemaal samen. Wij proberen er het maximale tegen een minimale prijs uit te halen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveilige situatie op het kruispunt Kennedylaan-Langerbruggestraat

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveilige situatie op het kruispunt Kennedylaan-Langerbruggestraat.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, het is belangrijk dat we ook in het parlement aandacht hebben voor signalen uit de samenleving en voor organisaties die opkomen voor verkeersveiligheid.

Mijn vraag past in een actie van de Gentse afdeling van de fietsersbond, die nu al – helaas – voor de tweede keer op dezelfde plaats een dodenwake heeft georganiseerd. Die plek is een van de twee drukke gewestwegen in de Gentse haven die doorkruist wordt door een andere weg, die samen met het veer van Langerbrugge een belangrijk fietstraject vormt, omdat die een aantal dorpen met de scholen in Oostakker verbindt.

Ik begrijp dat grote structurele werken moeten passen in een totale structurele aanpassing van de Kennedylaan. Wat betekent dit concreet voor dat kruispunt ? Zijn er mogelijkheden om op korte termijn maatregelen te nemen ? In het verleden heeft men de snelheid van 120 naar 90 kilometer per uur verlaagd. Daardoor is het aantal ongevallen gedaald. Misschien kan de snelheid op dit gevaarlijk kruispunt verlaagd worden tot 70 kilometer per uur. Die vraag komt ook van de fietsersbond. Men verwacht op korte termijn een signaal dat er gewerkt wordt aan de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het kruispunt Kennedylaan-Langerbruggestraat is op dit ogenblik uitgevoerd als een gelijkvloers kruispunt met verkeerslichten. De Kennedylaan is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gecategoriseerd als een primaire weg, categorie twee. De hoofdfunctie is derhalve de ontsluiting van het havengebied op de rechteroever van

het Zeekanaal naar Gent. Het meerjarenprogramma van mijn departement dat ik eind vorig jaar aan het parlement heb meegedeeld, geeft de aanzet tot de ombouw van de Kennedylaan in functie van de gewilde categorisering.

Ter hoogte van de Langerbruggestraat wordt in een zogenaamd 'Hollands Complex' voorzien waarbij de Langerbruggestraat met een brug over de Kennedylaan en de spoorweg gaat. Daarop komen de vier takken voor het verkeer van en naar de R4. Op dat niveau zal het verkeer met verkeerslichten worden geregeld. Het doorgaand verkeer op de R4 zal ongehinderd onder de brug kunnen doorrijden. Op de brug zal in afzonderlijke fietspaden worden voorzien voor het fietsverkeer, onder meer in functie van de veerverbinding Langerbrugge – Oostakker.

De werken zijn geprogrammeerd in 2003 en er wordt 175 miljoen frank voor vrijgemaakt. De technische studie start in de loop van dit jaar. Ik heb mijn administratie opdracht gegeven om na te gaan of op korte termijn eventueel nog aanvullende maatregelen kunnen worden genomen om de veiligheid te verhogen. Er wordt gedacht aan een aanpassing van de lichtenregeling, de wegmarkeringen of de signalisatie. U vernoemt ook de mogelijkheid tot snelheidsbeperking.

Uit dit alles blijkt dat het Vlaams Gewest wel degelijk bewust is van de noodzaak tot aanpassingen en pro-actief bezig is.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil er toch op aandringen dat uw administratie ook de invoering van een snelheidsaanpassing zou onderzoeken. Iedereen weet dat snelheid recht evenredig is met de impact bij een ongeluk.

Minister Steve Stevaert : Ik kan geen beloftes doen, want ik wil de gebruikelijke weg volgen via de provinciale commissie, maar ik ben het met u eens dat de snelheid een heel belangrijke factor is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de ingebrekestelling ten aanzien van de havenuitbreidingspolitiek door de Europese Commissie

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de ingebrekestelling ten aanzien van havenuitbreidingspolitiek door de Europese Commissie.

Minister Stevaert zal antwoorden in naam van minister Dua.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik heb vernomen dat minister Stevaert namens de regering op mijn vraag zal antwoorden. In een actuele vraag van 7 februari gericht tot minister Stevaert, heb ik de problematiek al even aangehaald. (*Gelach*)

Mijnheer de minister, u hebt me toen geantwoord dat de administratie door u werd belast met het onderzoek van de brief van Europees Commissaris Wallström over de ingebrekestelling van de Belgische staat, en dus ook van het Vlaams Gewest als verantwoordelijke overheid. U hebt verteld dat we over twee maanden tijd beschikken om een antwoord te geven op het lijvige rapport van de Europese Commissie van 18 januari, dat de inhoud van het rapport zowel met inhoudelijke als procedurele bedenkingen wordt gestaafd en dat de diverse administraties een en ander momenteel bekijken.

Op 8 februari ontving ik van de minister-president een antwoord op een brief van mij van 26 januari, waarin ik hem vroeg of ik over het betreffende document zou kunnen beschikken. Hij antwoordde me dat hij nog steeds niet officieel op de hoogte werd gebracht van de ingebrekestelling door de Europese Commissie. Hij schreef me : 'Uit navraag bij mijn collega's blijkt dat minister Dua hieromtrent briefwisseling heeft ontvangen en voor onderzoek aan haar administratie heeft overgemaakt.'

Mijnheer de minister, de Vlaamse parlementsleden hebben nog geen kennis kunnen nemen van de brief van mevrouw Wallström. Kunt u me vertellen of het klopt dat minister Dua de zaak coördineert ? Welke administratie is belast met het onderzoek ? Wat is de stand van zaken ? Klopt het dat het antwoord klaar moet zijn tegen 18 maart ? Wanneer wordt het parlement op de hoogte gebracht van de

klacht van de Europese Commissie en van de reactie van de Vlaamse regering erop ? Is het mogelijk om een kopie krijgen van de brief van de Europees Commissaris ?

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in maart 1999 heb ik u een soortgelijke vraag gesteld over de eerste brief. U hebt me toen geantwoord dat het de taak was van de toenmalige minister van Leefmilieu, de heer Kelchtermans, om te antwoorden. Ik veronderstel dat nu dezelfde procedures worden gevolgd en dat u een gelijkaardig antwoord zult geven.

Ik heb het al dikwijls gezegd, maar neem de kans nogmaals te baat te benadrukken dat niemand er baat bij heeft de ontwikkeling op Linkeroever, de bouw van het Deurganckdok en de gedeeltelijke bouw van het Verrebroekdok, tegen te houden. Het is niet verantwoord om de werken stil te leggen omwille van een paar problemen. Een MER van het gehele gebied kan de werken stilleggen voor een jaar of langer. Ik hoop dat we ons kunnen houden aan de beslissingen van de Vlaamse regering over het gewestplan van september 2000.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer De Cock, ik kan u nogmaals bevestigen dat mijn collega, bevoegd voor Leefmilieu en Landbouw, een brief van de Europese Commissie heeft ontvangen. De brief is gedateerd op 18 januari en is gebaseerd op artikel 226 van het EG-verdrag. Hij is een gevolg van twee klachten die in 1998 werden ingediend bij de Europese Commissie tegen de aanleg van het Verrebroekdok en het Deurganckdok in de Waaslandhaven. Op 7 februari jongstleden bevestigde ik dit reeds in een antwoord op gelijkaardige actuele vragen.

De Vlaamse regering beschikt over een termijn van twee maanden om haar argumentatie kenbaar te maken bij de Europese Commissie. De mogelijkheid bestaat om een verlenging van de antwoordtermijn te vragen. Het multidisciplinair karakter van de problematiek en de complexiteit ervan zouden een vraag tot verlenging kunnen verantwoorden. Over de aanvraag tot een verlenging van de termijn werd nog geen formele beslissing genomen. In de regel beperkt de Commissie de mogelijkheid tot verlenging van de termijn tot maximaal twee maanden.

Stevaert

Momenteel onderzoeken diverse administraties het schrijven van de Europese Commissie op multidisciplinaire wijze. Er wordt een inbreng verwacht van diverse afdelingen van Aminal, AWZ en van Arohm. Minister Dua verzocht de secretaris-generaal van LIN om de werkzaamheden te coördineren. De afdeling Europa en Milieu van Aminal zal instaan voor de redactie.

Vermits de Europese Commissie een lijvig document bezorgde met een groot aantal vragen, zal het formuleren van een antwoord enige tijd in beslag nemen. Het is de intentie van de Vlaamse regering om op gecoördineerde wijze haar argumentatie binnen de beschikbare termijn over te maken aan de Europese Commissie.

De brief van 18 januari is in feite het begin van een juridische procedure die een voorbereiding kan zijn voor een contentieuze procedure bij het Hof. Het gaat bijgevolg om een document dat het voorwerp is van een Europees rechterlijke procedure. Daarenboven kan het worden aangewend door derden om geschillen voor Belgische rechtbanken aanhangig te maken. Ik betreur dat delen van de brief in de media aan bod kwamen. Het is niet gebruikelijk om stukken met betrekking tot een juridisch geschil ter beschikking te stellen van het parlement. In de gegeven omstandigheden lijkt het niet gepast om vanuit de regering inhoudelijke informatie of commentaar te verstrekken.

Als zou blijken dat de opmerkingen van de Europese Commissie gegrond zijn, zal er ten volle rekening mee worden gehouden bij de huidige projecten. We zullen er ook op toezien dat voor de toekomstige projecten in de Waaslandhaven en elders, de Europese regels correct worden nageleefd. Alle betrokken diensten en besturen zullen duidelijk worden geïnformeerd. Op korte termijn wordt werk gemaakt van een verankering in het intern recht van de Europese richtlijnen met betrekking tot de vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de heer Stassen. Het stilleggen van de werken heeft geen zin en zou bovendien nefast zijn. Ik roep dan ook op om een heel degelijk antwoord te geven zodat de werken niet in het gedrang komen.

Ik blijf nog een beetje op mijn honger zitten, want u hebt nog niet verteld of wij een kopie van de brief kunnen krijgen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer De Cock, ik herhaal nog even waarom we geen kopie ter beschikking stellen van het parlement. Misschien lijkt het vreemd, maar ik verzeker u dat er een logica zit achter onze reden.

De brief van 18 januari is in feite het begin van een juridische procedure die een voorbereiding kan zijn voor een procedure bij het Hof. Het gaat bijgevolg om een document dat het voorwerp is van een Europees rechterlijke procedure. Daarenboven kan het worden aangewend door derden om geschillen voor Belgische rechtbanken aanhangig te maken. Ik betreur dat delen van de brief in de media aan bod kwamen. Het is niet gebruikelijk om stukken met betrekking tot een juridisch geschil ter beschikking te stellen van het parlement. Van zodra de zaak is afgesloten, is uw vraag naar een kopie meer dan opportuun. Het is echter niet verstandig om nu al een tussenstand mee te delen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.42 uur.*
