

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

23 april 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanbesteding van nieuwe pachtercontracten door De Lijn

Interpellatie 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 inspanningen van Vlaanderen tot op heden inzake het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over te hoge elektriciteitsfacturen in ons land

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opmaak van benchmarking-convenants in uitvoering van het Klimaatplan

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verleggen van pijpleidingen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 23 april 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.11 uur.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanbesteding van nieuwe pachtercontracten door De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanbesteding van nieuwe pachtercontracten door De Lijn.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is de eerste keer in deze regeerperiode dat de minister wordt onderzocht over de pachtercontracten van De Lijn. Tijdens de vorige regeerperiode werd daar geregeld over gedebatteerd, en werden er hoorzittingen over georganiseerd. In verband met de kostprijsvergelijking brachten we een waardevol bezoek aan de raad van bestuur.

Het was vooral onder Europese druk dat het pachtersysteem werd hervormd en alle bestaande contracten werden opgezegd. Momenteel loopt een eenmalige aanbesteding voor de vervanging van die contracten. Mijnheer de minister, voor mij was het een verrassing dat het om een eenmalige aanbesteding gaat. Ik heb de voorgaande vragen hierover en de antwoorden van minister Baldewijns en van u geraadpleegd. Daaruit bleek dat werd afgesproken een en ander enigszins te spreiden om de grote en de kleine kandidaten gelijkwaardig te behandelen en monopolieposities te voorkomen.

Deze eenmalige aanbesteding wordt afgesloten op 30 april. Vanaf 1 januari 2003 zouden de bussen onder de nieuwe pachtercontracten rijden. Dat zijn de enige twee datums die momenteel vastliggen en bekend zijn. In de sector heerst daardoor grote ongerustheid over het verdere verloop en de timing van de beslissingsprocedure na het afsluiten van de aanbesteding, omdat dit belangrijk is voor de deelnemende bedrijven die willen uitbreiden, en dus nieuwe bussen moeten bestellen, met het oog op de nieuwe pachtercontracten.

Het is moeilijk om alles op een correcte manier te onderzoeken en voorstellen te doen aan de raad van bestuur. Stel bijvoorbeeld dat er in oktober een definitieve beslissing en toewijzing komt. Als er voor een lijn nieuwe bussen nodig zijn, dan moeten die er op 1 januari effectief zijn. Als ze te laat komen, is het niet meer zo evident om tijdig bussen te laten rijden.

De grote bedrijven die meedingen naar zo'n contract zijn vaak conglomeraten of firma's die de voorbije jaren heel wat overnames hebben gedaan. Dat is een van de redenen waarom over deze gelegenheid geregeld interpellaties zijn gehouden. Die firma's hebben namelijk een voorsprong op de kleinere pachters. Ze hebben bevoorrechte relaties met constructeurs en beschikken over heel wat meer reserves dan de andere bedrijven. Dat element speelt zeker mee.

Het is aannemelijk dat sommige van de huidige exploitanten niet meer voor de nieuwe pachtcontracten in aanmerking zullen komen. U herinnert zich wellicht dat hier ook vaak discussies zijn gevoerd over de sociale clausules. Wat gebeurt er met de werknemers van de firma's die er niet meer bij zijn ? Daar moeten we duidelijk over zijn. Bovendien moet er rekening worden gehouden met opzegtermijnen. We zitten dus met een zeker sociaal passief.

Decaluwe

Mijnheer de minister, in het verleden heb ik u al geïnterpelleerd over de situatie van de firma Eurobus, die door de Waalse overheid wordt gesubsidieerd via de SRWT. Daardoor kan er sprake zijn van potentiële concurrentievervalsing. Daar is bij een vorige gelegenheid grote heisa over geweest. U beloofde toen contact te zullen nemen met de Waalse overheid om te weten te komen of alles op een correcte manier verloopt.

Zonder ons te willen vastpinnen op bepaalde tijdstippen is het voor de sector toch belangrijk dat er na 30 april een signaal komt omtrent de exacte timing van de beslissingsprocedure, het onderzoek van de offertes en de beslissing van de raad van bestuur. De Lijn zou de opdracht moeten krijgen dit nauwgezet op te volgen, zodat er duidelijkheid komt voor de kandidaten over mogelijke besteldata van nieuwe bussen, en er rekening kan worden gehouden met de sociale passiva.

Is er voorzien in een sociale clausule voor de niet-hernieuwde pachterscontracten? Is al met zekerheid geweten of Eurobus wordt gesubsidieerd door de Waalse overheid? Ik heb al horen spreken van een gesplitste boekhouding. De Waalse controle op TEC kennende is het geraadzaam sceptisch te zijn. Om de Vlaamse belangen te verdedigen, moeten we daar een duidelijke stelling over innemen.

Destijds werd er gediscussieerd, ook in de subcommissie voor Financiën en Begroting naar aanleiding van beleidsbrieven en begrotingen, over de ontwikkeling van geïnformatiseerde opvolgsystemen, en de kostprijs voor de pachters in vergelijking met die voor het rijden in eigen regie. De vraag is dan wat de gehanteerde vergelijkingspunten zijn voor de kostprijsvergelijking van de exploitatie in de eigen regie door de Lijn en met de pachters. Wat zal de verhouding tussen eigen regie en pachters zijn vanaf 1 januari 2003?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de prijsoffertes voor de pakketten geregeld vervoer worden ingewacht tegen 30 april 2002. Het betreft hier ongeveer 650 prijsoffertes.

Deze offertes worden eerst administratief op hun conformiteit gecontroleerd. Vervolgens worden ze per aanbestedingspakket in een vergelijkende tabel opgenomen. Naast de aangeboden prijs wordt eveneens aandacht besteed aan de aangeboden kwaliteit en aan de garanties voor een optimale

dienstverlening. Hierna worden de conclusies aan de raad van bestuur voorgelegd. Op het ogenblik dat de raad een beslissing neemt, wordt de vervoerder aan wie de gunning wordt verleend hiervan onmiddellijk op de hoogte gebracht. Er wordt vooropgesteld dat dit zeker drie maand voor de startdatum geschiedt. Dit geeft de exploitant de nodige tijd om zich voor te bereiden. Er dient eveneens benadrukt dat elke vervoerder bij het indienen van de offerte garandeert dat de aangeboden voertuigen tegen de startdatum aanwezig zullen zijn.

Ik begrijp uw dieperliggende bekommernis dat de procedure voor de een makkelijker is dan voor de andere. Ik heb in het kader van de objectiviteit echter geen instrument om in te grijpen. We hebben met de sector de discussie gevoerd om data te spreiden, maar daar was de federatie dan weer tegen.

In artikel 19 van het lastenboek 'Rijdend personeel van de vervoerder' wordt onder punt 5 'Overname personeel' in een overnameplicht van personeelsleden voorzien. Er wordt tevens een wervingsreserve aangelegd, die beheerd wordt door het sociaal fonds van de sector autobus-autocar.

Om te kunnen deelnemen aan de aanbesteding van de pakketten 'geregeld vervoer' dient een vervoerder te voldoen aan de eisen van het kwalificatiestelsel. Tot op heden werden 101 vervoerders gekwalificeerd die aan de gestelde eisen voldoen. De firma Eurobus behoort daar niet bij en kan als dusdanig niet in aanmerking komen om geregelde vervoerdiensten voor De Lijn uit te voeren.

Bij een kostprijsvergelijking tussen regie en exploitanten worden standaardnormen in rekening gebracht. Daartoe behoren ondermeer de gemiddelde afschrijvingswaarde van de voertuigen, evenals het basisloon aan 15 jaar dienst. Met betrekking tot de verhouding tussen regie en pachters begin 2003 verwijs ik naar de toelichting die de VVM hieromtrent heeft verstrekt naar aanleiding van de evaluatie van de beheersovereenkomst. De juiste verhouding tussen eigen regie en exploitanten op 1 januari 2003 – in geld uitgedrukt – is evenwel afhankelijk van de ingediende offertes. Er zal dus moeten worden afgewacht welke nieuwe verhouding er tengevolge van de algemene offertes zal ontstaan. Door de extra uitbesteding in het kader van de projecten basismobiliteit is de Vlaamse privé-autobussector alvast in de periode 2002-2004 van een behoorlijke omzetgroei verzekerd. De beoogde verhouding van 50 percent regie tegenover 50 percent exploitanten wordt door alle maatregelen progressief ingevuld.

Stevaert

Ik wil in dit kader eveneens verwijzen naar een document met de titel 'De Lijn levert stevige bijdrage aan groei in privé-sector'. Ik citeer daar even uit : 'Op 21 maart 2002 heeft de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement een resolutie goedgekeurd met aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. In een paragraaf over de performante organisatie van het gemeenschappelijk vervoer stelt de commissie : 'De organisatievorm van stads- en streekvervoer moet elke vorm van monopolievorming, zowel openbaar als privé uitsluiten. Dat kan door voor de concrete dienstverlening evenredig op de VVM en op de privé-sector een beroep te doen'.

De Lijn schaaft zich zonder aarzeling achter deze aanbeveling. Deze Vlaamse PPS-combinatie van openbare en privé-exploitatie van het openbaar vervoer heeft – dat leren zowel de eigen ervaring als de buitenlandse praktijk – een aantal pertinente voordelen. Ten eerste houdt het de beide partners alert inzake kostenevolutie. Dit biedt de beste waarborg voor een efficiënte inzet van de beschikbare overheidsmiddelen. Ten tweede wordt monopolievorming, met de bekende nadelen inzake prijszetting en kwaliteit van het aanbod, tegengegaan. Tegelijk behoudt het openbaar bedrijf voldoende marktkennis en technische knowhow om op een doelmatige manier met de privé-sector te kunnen onderhandelen.

De Lijn werkt reeds jarenlang samen met Vlaamse privé-busbedrijven. Reden de privé-partners in 1997 nog 38,8 miljoen kilometer, dan waren er dat in 2001 zonder het leerlingenvervoer al 44,7 miljoen. Dat is een groei met ruim 15 percent op vier jaar tijd in het gewone openbaar vervoer alleen. Met het naar De Lijn overgehevelde leerlingenvervoer erbij kwamen de privé-partners in 2001 zelfs aan 51,7 miljoen kilometer.

Maar kilometers zeggen niet alles. Dat is zeker zo sinds de jongste jaren heel wat projecten van vraagafhankelijk vervoer worden opgezet. Daarbij staat bijvoorbeeld wel een belbus met chauffeur ter beschikking, maar die rijdt alleen uit als hij wordt opgeroepen. De waarde van zo'n contract wordt dus niet meer alleen bepaald door het aantal gereden kilometers. De bijdrage die De Lijn via haar samenwerking met exploitanten aan de privé-sector van onze economie levert, kan daarom beter worden uitgedrukt in geld. In 1997 vertegenwoordigden alle contracten met privé-exploitanten samen een waarde van 3,4 miljard frank of 84,1

miljoen euro. In 2001 bedroeg deze waarde, leerlingenvervoer inbegrepen, ruim 4,9 miljard frank of 122,6 miljoen euro. Tegenover een groei in kilometers van 33 percent staat dus een groei in geldwaarde van meer dan 45 percent.

Het beleid van de Vlaamse regering en de uitvoering van het decreet basismobiliteit dat vorig jaar door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd, maken dat er voor de komende jaren nog een zeer flinke groei van het openbaar vervoer te verwachten valt. Nog los van de investeringen in bijvoorbeeld de voorstadnetten van Antwerpen, Gent en Brussel zal er tegen 2004 naar schatting 120,8 miljoen euro of 4,9 miljard frank extra aan de basismobiliteit worden besteed. Ook hier willen we de privé-sector uiteraard bij betrekken.

Door deze extra uitbesteding in het kader van de projecten basismobiliteit is de Vlaamse privé-bussector alvast in de periode 2002-2004 van een behoorlijke omzetgroei verzekerd. Volgens de ramingen gaat dit jaar nog 1,4 miljard frank extra naar basismobiliteit, in 2003 nog een miljard extra en in 2004 wordt dat opnieuw 1,3 miljard frank extra.

We zullen oordeelkundig moeten uitmaken hoe we dat pakket verdelen tussen eigen beheer en exploitanten. Uitbreiding van bestaande bedieningen kan bijvoorbeeld organisatorisch en kostengericht vaak het best worden gedaan door wie al op de betrokken lijnen actief is. Dit betekent De Lijn in eigen beheer of de exploitant. Een te sterke groei op heel korte tijd houdt ook het risico in dat de sector oververhit raakt. Dit kan dan weer kunstmatig hoge prijzen veroorzaken of ervoor zorgen dat de Vlaamse privé-bussector, vooral een sector met familiale KMO's, makkelijk ten prooi valt aan buitenlandse multinationals.

Op welke manier de door deze commissie gewenste 50/50-verhouding het best wordt bereikt, zal daarom door De Lijn samen met de Vlaamse overheid en met de sociale gesprekspartners uit de sector moeten worden uitgemaakt. Het staat buiten kijf dat we die verhouding willen verwezenlijken.

Voor ons staat in elk geval vast dat de door Europa gewenste gecontroleerde concurrentie in functie van een kwaliteitsvol openbaar vervoer via dit Vlaamse PPS-model kan worden verwezenlijkt. Even zeker is dat het openbaar vervoer op die manier een belangrijke bijdrage levert tot de economie en de tewerkstelling in Vlaanderen, niet alleen in de openbare, maar ook in de privé-sector.'

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat de toewijzing zal gebeuren door de raad van bestuur. Is daar een termijn voor vastgesteld ? Ik hoor dat de raad van bestuur zou willen beslissen op 18 september. Volgens mij is het aangewezen om na 30 april snel een stappenplan uit te werken. Op die manier weet iedereen welke timing is vooropgesteld.

Minister Steve Stevaert : Het is inderdaad belangrijk dat er nu wordt aangekondigd wanneer de beslissing zal vallen. Ik zal uw bezorgdheid overmaken aan de raad van bestuur. De beslissing moet zo snel mogelijk worden genomen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie 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 inspanningen van Vlaanderen tot op heden inzake het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie 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 inspanningen van Vlaanderen tot op heden inzake het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, we weten allemaal dat de bevoegdheid 'verkeer' verdeeld is over verschillende beleidsniveaus. Elke overheid moet zich inspannen om te streven naar meer duurzame mobiliteit. Ook Vlaanderen moet inspanningen leveren op het vlak van woon-werkverkeer.

In het huidige Vlaams mobiliteitsbeleid zijn in weinig nieuwe concrete maatregelen voorzien om het woon-werkverkeer te sturen naar een meer duurzame vervoerswijze. Er is in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen een voorstel tot bedrijfs- en vervoersplannen, maar dit is een van de vele voorstellen en wordt niet prioritair uitgewerkt.

Bij het bekijken van de stand van zaken met betrekking tot het woon-werkverkeer viel mijn blik op het artikel 'De pilootprojecten voorbij ?' dat midden vorig jaar in het tijdschrift De Verkeerspecialist verscheen. Daarin kreeg de lezer een goed overzicht van de inspanningen die dienaangaande reeds in Vlaanderen werden geleverd. Zo bleek dat reeds in 1991 een actieprogramma 'Bedrijfsvervoerplannen' in Vlaanderen werd opgesteld. Na een eerste fase met pilootprojecten kwam er in 1995 een meer structurele aanpak. Er kwamen toen vijf provinciale mobiliteitsbureaus met aan het hoofd mobiliteitsmanagers, maar drie jaar later werden zij reeds ontslagen van hun taken inzake bedrijfsvervoerplannen. Volgens de auteur van dit artikel betekende een en ander dat België en Vlaanderen in het begin van de jaren negentig in Europa tot de koplopers behoorden en dat de meeste projecten toen wel zichtbare resultaten vertoonden, iets wat helaas later niet tot multiplicatoreffecten heeft geleid. Ook de overstap van individuele bedrijfsvervoerplannen naar een meer gecoördineerde aanpak is er niet echt gekomen.

Als we de werknemers ertoe willen overhalen de auto te laten staan en gebruik te maken van collectief vervoer, dan is het mijns inziens logisch dat ook De Lijn hier actief in betrokken wordt. Ik verwijs in dit verband naar het Toekomstplan van juni 1999 waarin De Lijn deze rol reeds erkende. Sta me toe daaruit het volgende te citeren : 'De Lijn neemt zich voor hierbij een actieve rol te spelen en op korte termijn hieromtrent een visie te ontwikkelen en een actieplan dienaangaande op te stellen, met als doelstelling een modal shift in dat marktsegment'.

Op het terrein staan tegenover deze ambities van De Lijn nog maar weinig realisaties. Volgens de mij beschikbare informatie is De Lijn tot nu toe nog maar sporadisch bij het opstellen van bedrijfsvervoerplannen betrokken geweest. Ook het aandeel van het woon-werkverkeer in het totaal aantal gerealiseerde verplaatsingen is niet aanzienlijk. In 2001 werd een stijging van het aantal reizigers met 10 percent vastgesteld. Dit juich ik uiteraard toe, maar tegelijkertijd moet ik betreuren dat dit percentage genuanceerd moet worden als we dit vertalen naar het aantal pendelaars dat gebruik maakt van De Lijn. Ik zal hier niet alle cijfers herhalen die ik op papier heb gezet naar aanleiding van schriftelijke vragen, maar verwijs hier enkel naar het aantal in omloop zijnde De Lijn abonnementen. Als men dit aantal vergelijkt met het aantal werknemers, zelfstandigen en pendelaars, dan is het cijfer bedroevend laag. Ik weet dat ook trein en metro niet denderend scoren – ik dacht rond de 6,4 per-

Holemans

cent – maar voor De Lijn liggen de cijfers nog lager. Ik denk dat zelfs geen 5 percent wordt gehaald.

De Lijn moet dringend met een extra actieplan uitpakken. We hebben reeds de tariefmaatregelen voor bepaalde leeftijdsgroepen achter de rug, maar nu wordt het de hoogste tijd om iets extra te doen voor het woon-werkverkeer en voor de pendelaars.

In september 2001 kondigde de minister reeds een initiatief aan, namelijk een speciaal en voordelig abonnement voor ten minste 50 werknemers van een zelfde bedrijf. Het zou de bedoeling zijn om nu ook bedrijven met minder dan 50 werknemers bij dit initiatief te betrekken. Op zich is dit een goed initiatief, maar ik ben van mening dat dergelijke initiatieven zich niet tot tariefmaatregelen mogen beperken. Dit speelt immers in het voordeel van bedrijven die in een traject van De Lijn liggen. Daardoor worden de bedrijfsterreinen uit het oog verloren die niet door De Lijn worden bediend en vervallen de betrokken werknemers in een soort economische vervoersarmoede.

Ik pleit er dan ook voor dit initiatief in te bedden in een bredere bedrijfsvervoerplanning. Misschien zou het goed zijn eens na te denken over een soort bedrijfsvervoerconvenant, naar analogie met het gemeentelijk mobiliteitsconvenant. Ikzelf ben daarbij voorstander van een werking op het niveau van bedrijfsterreinen.

Ik verwijs ook nog naar het advies van de sociale partners met betrekking tot het ontwerp van mobiliteitsplan. Daarin vragen ook zij meer aandacht voor een bedrijfsvervoerplanning. Wat de tariefmaatregelen betreft, stellen we opnieuw een verhoging van de subsidies van de Vlaamse regering aan De Lijn vast. Daardoor moet de rentabiliteit van De Lijn in een ander kader worden gezien.

Mijnheer de minister, welke concrete initiatieven hebt u ondernomen inzake het stimuleren van bedrijfsvervoerplannen? Is er terzake geen nood aan een nieuw Vlaams actieplan? Welke initiatieven heeft De Lijn ondernomen om haar doelstelling, die werd verwoord in haar Toekomstplan van 1999 inzake bedrijfsvervoerplannen, te realiseren?

Op welke wijze zult u het nieuw initiatief van het netabonnement voor werkende 25-plussers inpassen in een ruimer beleid inzake woon-werkverkeer? In welke extra dotatie aan De Lijn voorziet u als compensatie voor de inkomsten die

De Lijn zal moeten derven door het lager tarief voor dit abonnement?

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, ik wil me graag aansluiten bij de uiteenzetting van de heer Holemans. Ik zou net zo goed een nieuwe interpellatie kunnen indienen omdat de inhoud van mijn vraagstelling volledig complementair is aan zijn relaas.

Eerlijk gezegd blijft Agalev mij telkens opnieuw verbazen. Als die partij hier uithaalt naar de bedrijfsvervoerplannen en dies meer, stel ik voor dat de heer Malcorps vanuit zijn functie als gemeenschapssenator een interpellatie tot minister Durant richt. Dan zal er misschien één lijn worden verkregen in het groene front. Het is toch merkwaardig dat de leden van Agalev er altijd in slagen kritiek te geven op zichzelf.

De heer Holemans heeft de problematiek inzake woon-werkverkeer reeds met cijfers geïllustreerd. Deze cijfers verschenen ook in de media. Eén van de elementen betreft de door CD&V gevraagde aandacht voor specifiek woon-werkverkeer en de problematiek inzake ontsluiting van bedrijventerreinen. Dat is ook één van de essentiële kritieken geweest die de CD&V-fractie uitte in het kader van de bespreking van het decreet Basismobiliteit. Er is telkens gesteld dat dit zeker zou worden opgelost via het netmanagment. Het antwoord hierop is het decreet op de basismobiliteit, dat een jaar geleden werd goedgekeurd. Van uitvoeringsbesluiten hebben we tot op heden echter niet veel gezien. Een jaar is een eeuwigheid in de politiek. We merken dus niet veel van de aangekondigde oplossingen.

Dankzij het mobiliteitsconvenant kunnen de gemeenten intussen zelf al het initiatief nemen om het openbaar vervoersaanbod in hun gemeente te verhogen via module 9. Volgens de mensen van De Lijn worden alle beschikbare middelen echter ingezet voor de realisatie van basismobiliteit en voor het tarievenbeleid. Module 9 is zeer veeleisend. Bij gebrek aan middelen zijn de gemeenten minder gemotiveerd om er zelf op in te spelen.

Het verwondert mij dat de heer Holemans niet gesproken heeft over de problemen bij de aanwerving van accountmanagers. De Lijn heeft nu zelf het initiatief genomen om via accountmanagers bij bedrijven en bedrijfsterreinen te onderzoeken in welke mate De Lijn kan worden ingeschakeld in het woon-werkverkeer. Ik denk dat dit op zich een

Decaluwe

goede maatregel is. Er is daar eerlijk gezegd nog niet veel over bekend. Mogelijk kan er via een PPS-formule ook een beroep worden gedaan op de bedrijven. Dit kan mee opgenomen worden in het nieuwe abonnement voor werknemers, waarvoor men de bedrijfsleiders ook wil aanspreken.

De Mobiliteitsbrief vermeldt de toepassing van module 14 voor de ontsluiting van de bedrijfsterrains. Dit is op zich een goed idee. Toch is het ten dele weer een afwenteling van middelen. Het resterende deel moet hoe dan ook bijgepast worden. Wij hebben vanuit de CD&V-fractie altijd voor prefinanciering gepleit als gemeenten zelf bepaalde werken willen laten uitvoeren. Mijnheer de minister, u hebt deze prefinanciering hier altijd afgewezen, maar merkwaardig genoeg wordt het systeem wel toegepast in dit dossier. Het is gewoon een vaststelling. We kunnen hierover later misschien debatteren.

We moeten steeds meer het idee van de regionale bedrijfsvervoerplannen beklemtonen. De GOM's zijn daarmee bezig, en in de Westhoek is het streekcharter daar ook mee bezig. Dit zijn zeer goede plannen. De Lijn kan in dat proces als regionale entiteit een uitgesproken rol spelen. Dit geldt zeker in relatie tot lokale vervoersoperatoren en voor de problematiek van vervoerstromen.

De heer Holemans heeft al verwezen naar bedrijfsvervoerplannen. Op dit vlak is er nog niet veel beweging te bespeuren. De accountmanagers kunnen daartoe misschien de hefboom vormen. We zullen op de één of andere manier een structuur moeten zoeken om deze plannen uit te voeren en de coördinatie te verwezenlijken. Dit feit kan niet worden betwist.

Ik kan de essentie van de kritiek van de heer Holemans ten dele bijtreden. Het Vlaams beleid inzake woon-werkverkeer en vooral de ontsluiting van bedrijventerreinen verloopt tot nu toe zeer fragmentair. Er is nog geen sprake van een globaal kader voor mobiliteitsmanagement.

De link met carpooling en fietspaden moet worden gelegd. Dit geheel moet bekeken worden in een regionaal beleidsplan. Hierbij kan De Lijn één van de actoren zijn. Ik heb vernomen dat de hele problematiek van de Vlaamse carpoolbank in De Lijn zal worden geïntegreerd. Ik spreek me hier niet over uit. Indien alles geïntegreerd wordt in één instelling, rijzen hierbij wel vragen omdat woon-werkverkeer meer is dan De Lijn.

Mijnheer de minister, ik wil een aantal aanvullende vragen stellen in verband met het woon-werkverkeer. In welke mate is module 9 voor de ontsluiting van bedrijven, terreinen en openbaar vervoer door De Lijn reeds succesvol toegepast? Kunt u meer informatie verschaffen over de accountmanagers? Wat is de precieze bedoeling en aanpak?

Een belangrijk punt betreft de operationele werking. Er wordt gezegd dat de ideeën wel goed zijn, maar dat er geen middelen zijn voor effectieve beleidsplannen en daden. Al het geld gaat naar basismobiliteit en het tarievenbeleid. Klopt dit of niet? Misschien kunnen we deze discussie voortzetten naar aanleiding van de begrotingscontrole. Ik denk echter dat wanneer u ideeën lanceert en bedrijfsleiders bezoekt, u daar ook middelen aan moet koppelen.

Is module 14 van het mobiliteitsconvenant betreffende de ontsluitingswegen van bedrijventerreinen succesvol? Zal de problematiek van de prefinanciering geen onoverkomelijke drempel zijn? Hoe gaat u daarmee om? Geeft u, en geeft de administratie nog gevolg aan het actieprogramma bedrijfsvervoerplannen? Ik heb de indruk dat dit een stille dood is gestorven. Wordt het nog geactualiseerd?

Acht u een mobiliteitsmanagement van het woon-werkverkeer mogelijk in kleinere gebieden? We concentreren ons vaak op de grote gebieden en de grote regionale bedrijventerreinen. De toegevoegde waarde is daar natuurlijk het grootst, maar kunnen de kleinere gebieden ook niet meetellen in de toekomstige vervoersregio's?

Is het niet mogelijk of wenselijk een aparte module op te nemen in de mobiliteitsconvenants over deze problematiek? Al die mobiliteitsmodules bevatten op zich goede ideeën, maar alleen een specialist kan in een gemeente nog een overzicht behouden over al die modules in het mobiliteitsplan. Voor grote of provinciale steden is het misschien nog net doenbaar, maar voor de kleine gemeenten wordt het steeds moeilijker door de verschillende financieringsstromen en subsidiesystemen. In een evaluatie moet gezocht worden naar methoden om het geheel van modules transparant te houden.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, persoonlijk ben ik een voorstander van verplichte bedrijfsvervoerplannen. Ik stond destijds achter het voorstel van de heer Ansoms, en toen dit werd afgevoerd in de

Malcorps

Senaat heb ik niet aan de stemming deelgenomen. Ik geloof nog steeds dat dit de oplossing is. De mobiliteitsaudits die nu op federaal vlak met enige moeite zijn doorgevoerd, en waar niet iedereen enthousiast over is, zijn er geen goede vervanging van.

De sociale partners stonden niet echt achter verplichte vervoersplannen, ook de vakbonden niet. Er is nu dus gekozen voor vrijwillige bedrijfsvervoerplannen. Hetzelfde geldt voor de schoolvervoerplannen. Verplichte schoolvervoerplannen zouden overigens zeker moeilijk liggen. Dit alles ontslaat ons echter niet van de plicht de zaak behoorlijk uit te voeren op Vlaams niveau, waar er blijkbaar omtrent dit thema meer dynamiek mogelijk is dan op federaal vlak. De mobiliteitsconvenants en de modules bieden daartoe mogelijkheden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de term bedrijfsvervoerplan wordt de jongste jaren vaak gebruikt als een belangrijk element in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Een wetenschappelijke definitie van het begrip bedrijfsvervoerplan bestaat evenwel niet. Er kunnen geen criteria worden bepaald om te spreken van een goed opgemaakt bedrijfsvervoerplan of van een bedrijfsvervoerplan als zodanig.

Het idee van bedrijfsvervoerplannen is in het begin van de jaren negentig uit de Verenigde Staten van Amerika via Nederland naar Vlaanderen gekomen. Het concept werd geïntroduceerd door externe studiebureaus. De inhoud ervan bestond uit de opmaak van een mobiliteitsprofiel, de opmaak van een bereikbaarheidsprofiel, de uitvoering en analyse van een enquête bij de werknemers, de opmaak van een actieplan, de implementatie van het actieplan, met inzonderheid het verstrekken van individuele reisadviezen, en ten slotte evaluatie, terugkoppeling en bijsturing.

Deze inhoudsbepaling werd bij de verdere uitwerking van het beleid inzake bedrijfsvervoerplannen overgenomen. Op dit concept werd het zogenaamd actieprogramma bedrijfsvervoerplannen uit 1994 geënt, en bijgevolg ook alle projecten voor de uitvoering ervan.

In tegenstelling tot wat werd gesteld, werd De Lijn wel degelijk systematisch bij al deze projecten betrokken via de stuurgroep die voor elk project

werd opgericht. Ervaringen bij de uitvoering van het actieprogramma hebben heel duidelijk geleid tot het besluit dat deze vorm van bedrijfsvervoerplannen, waar een belangrijk onderzoekselement aan is verbonden, weinig efficiënt is. Het is voor bedrijven bovendien geen sinecure om zo'n bedrijfsvervoerplan op te maken. Op het einde van de jaren negentig werd dit denkspoor dan ook verlaten.

Sindsdien wordt de nadruk meer gelegd op concrete maatregelen om een duurzamere mobiliteit te realiseren. Sinds 1998 is de Vlaamse carpooldatabank operationeel. Ook al blijft de werking daarvan onder de verwachtingen, de oprichting ervan is veel belangrijker dan alle potentieelberekeningen inzake carpooling die werden onderzocht in alle opgestelde bedrijfsvervoerplannen in Vlaanderen. De verhoging van de budgetten voor de aanleg van fietspaden is veel belangrijker dan alle potentieelberekeningen over de fiets die werden onderzocht in alle opgestelde bedrijfsvervoerplannen in Vlaanderen. Ook de creatie van de 3Wextra-abonnementen moet in het kader van deze meer concrete aanpak worden bekeken.

Er is inderdaad iets te zeggen voor de integratie van de carpooldatabank in De Lijn. Er is echter ook veel tegen in te brengen. Met het oog op het beter bestuurlijk beleid stellen we voor te onderzoeken of de provincies die taak niet op zich kunnen nemen. Het is voor mij echter geen geloofspunt. Het enige punt waarbij onderzoekswerk zinvol is, is bij de potentieelberekening inzake het vergroten van het netwerk van openbaar vervoer. Terzake zijn op dit ogenblik trouwens een aantal pilotprojecten in uitvoering, ondermeer in Berchem en Mechelen-Noord.

Samengevat kan worden gesteld dat bedrijfsvervoerplannen meer nog dan vroeger op de agenda van de Vlaamse regering staan. We produceren echter geen uitgebreide rapporten meer, maar opteren voor een no-nonsenseaanpak. Bedrijven die initiatieven nemen om bedrijfsvervoer te organiseren, kunnen rekenen op de logistieke steun van de Mobiliteitscel. Tevens subsidieer ik de kosten die verbonden zijn aan het voorbereidend onderzoek.

De twee miljoen werknemers waarover wordt gesproken, gaan voor een belangrijk deel met de fiets, te voet, met de trein en met bedrijfsbussen naar het werk. Daarnaast is er ook nog een groep die zich helemaal niet hoeft te verplaatsen naar het werk. Het potentieel voor de VVM op de zeer korte afstanden en op de langere afstanden van meer dan 20 kilometer is dus veeleer beperkt. De

Stevaert

korte afstanden worden te voet en met de fiets afgelegd. Voor de langere afstanden is de trein de meest aangewezen modus. Voor de details van de abonnementenverkoop verwijs ik naar de schriftelijke vraag nummer 176 van 5 februari jongstleden.

Algemeen kan evenwel worden geconcludeerd dat ongeveer 25 percent van de door de VVM verkochte vervoerbewijzen worden gebruikt voor het woon-werkverkeer. Daartegenover staat dat in 2001 het aandeel van de mensen die gratis reizen 11,9 percent bedroeg. Het aantal reizigers van De Lijn steeg vorig jaar met 24,6 miljoen, zijnde 10,2 percent – tot een nieuw recordaantal van 265 miljoen. Deze toename is vooral voor rekening van de betalende reizigers, waarvan het aantal stijgt met 5,4 percent of 13,3 miljoen. De reizigers die gratis reizen, nemen 4,7 percent van de groei voor hun rekening, of 11,3 miljoen reizigers.

Ik wil evenwel opmerken dat ik niet inga op vragen van de media om op voorhand te reageren op een geagendeerde interpellatie. Als daar een andere afspraak over is gewenst, dan wil ik dat echter wel doen. Totnogtoe geef ik geen antwoord op die vragen, omdat de interpellatie dan geen zin meer heeft, maar bovendien worden dan cijfers aangehaald die niet helemaal kloppen.

Voor de duidelijkheid wijs ik er daarom nogmaals op dat één op de vier reizigers die zich verplaatst met De Lijn, dat doet voor zijn woon-werkverkeer. Eén op de tien reizigers van De Lijn maakt gebruik van gratis openbaar vervoer. Er zijn dus 2,5 maal meer mensen die met de bus rijden voor hun woon-werkverkeer dan degenen die gratis reizen. Ik kan me echter inbeelden dat de buitenwereld daar een tegenovergesteld beeld van heeft. Van de aangroei behoort 5,4 percent tot de betalende reizigers, en 4,7 percent tot de reizigers die gratis het openbaar vervoer gebruiken.

Van het totaal aantal verplaatsingen voor het woon-werkverkeer verplaatst 5 percent zich met bussen van De Lijn. Daaruit mogen we echter niet concluderen dat maar 5 percent van het woon-werkverkeer met bussen gebeurt. Heel wat bedrijven maken gebruik van de diensten van autocarbedrijven, en niet van de bussen van De Lijn. Ik kan daar op dit ogenblik geen concrete aantallen van geven, maar ze moeten wel in het debat worden opgenomen, want het gaat om een belangrijk aandeel. Dat is een belangrijke problematiek.

We zullen zien wat de evolutie is in het woon-werkverkeer. Als De Lijn percentueel gigantisch stijgt omwille van de aangroei van het gebruik van de Buzzy Pazz en dergelijke meer, dan zal het aandeel woon-werkverkeer percentueel misschien niet volgen. Het aantal in absolute cijfers kan daarom wel volgen. Dat zal de toekomst uitwijzen. Zolang er federaal geen kader wordt uitgewerkt voor bedrijfsvervoerplannen, moet Vlaanderen op de meest verstandige manier proberen te werken. Dat maar één op twintig mensen De Lijn gebruikt om naar het werk te gaan, is niet juist. Dat aantal bedraagt één op vier. Ik vind dat persoonlijk aan de hoge kant, rekening houdend met de handicaps die er zijn om bepaalde afstanden te overbruggen. De bus moet in sommige gevallen ook worden gezien in relatie met de trein.

In de markt van het woon-werkverkeer omschrijft De Lijn haar positie als matig. Tegelijkertijd kan deze markt, zeker waar sprake is van gebundelde verplaatsingsstromen, als een potentiële groei-markt worden beschouwd.

In datzelfde toekomstplan geeft De Lijn aan dat bedrijfsvervoerplannen met als doel alternatieven aan te bieden voor het solo-autogebruik in het woon-werkverkeer, kunnen bijdragen tot duurzame mobiliteit. Ik citeer : ‘In dergelijke plannen moet het gebruik van het openbaar vervoer worden gepromoot naast andere duurzame vormen van mobiliteit.’ De inbreng vanuit het openbaar vervoer in bedrijfsvervoerplannen, schoolvervoerplannen en andere organiseren, wordt ‘een belangrijk onderdeel van het verder uit te bouwen vervoermanagement van De Lijn’ genoemd. Tegelijkertijd wordt er aangedrongen op maatregelen vanwege de overheid op het vlak van de opmaak van vervoerplannen.

De raad van bestuur van De Lijn heeft in het kader van de aangekondigde visievorming, op 17 november 2001 een eerste bespreking gewijd aan de toekomstige rol van De Lijn inzake bedrijfsvervoer. In het kader van de invoering van de 3W Extra en de aanwerving van de handelsreizigers zullen de nodige instrumenten aanwezig zijn om actief op deze markt in te spelen. Gelet op de verplaatsingen woon-werk op de langere afstanden werden tevens gesprekken met de NMBS gevoerd om ook voor de trein een 3W Extra-formule te ontwikkelen op het spoor, eventueel in combinatie met de VVM. Tot op heden zonder resultaat.

Dit alles neemt niet weg dat intussen De Lijn ook een inbreng levert aan een aantal studies en/of pilootprojecten inzake bedrijfsvervoer of woon-

Stevaert

werkverkeer in ruimere zin. Dat is ondermeer het geval voor de strategische plannen Linker- en Rechterscheldeoever, Geel-Oevel, Mechelen-Noord, Berchem en Genk-Zuid. Daarnaast werkt De Lijn ook mee aan de voorbereiding van de 'Diagnostiek woon-werkverkeer' in het kader van het federaal programma Mobiliteitsmanagement van de federale minister van Transport. Deze diagnostiek moet op termijn een ruime database opleveren, van waaruit bijvoorbeeld bedrijfsvervoerplannen kunnen worden gevoed.

Tenslotte is met de hervorming van de abonnementen voor de leeftijdscategorie 25-64 door De Lijn een team van accountmanagers en een productmanager aangeworven. Het verder uitwerken van de algemene verkoopstrategie is het eerste element in het takenpakket van de productmanager. Daarnaast moet hij ondermeer de werkgevers als specifieke doelgroep benaderen.

Op 1 juli wordt ook een nieuwe vorm van derdebetalersysteem opgestart. Het systeem, dat momenteel de voorlopige benaming 3W Extra draagt, bestaat erin dat bedrijven netabonnementen van De Lijn kunnen aankopen voor alle werknemers, ook in de vestigingen elders in Vlaanderen. Dit abonnement is geldig op alle bus- en tramlijnen, dus ongeacht de woon- of werkplaats. Het extra luik voorziet tevens in een gratis netabonnement voor de partner van de werknemer.

Momenteel worden bij De Lijn verschillende scenario's uitgewerkt waarbij de praktische invulling van het systeem wordt onderzocht. Zo zouden bedrijven vanaf 50 werknemers zich rechtstreeks tot De Lijn kunnen wenden, terwijl kleinere bedrijven zich dienen te groeperen. In het eerste geval is met de vakbonden overleg gepleegd om het systeem via de CAO-onderhandelingen te introduceren. In het laatste geval is Unizo aangesproken om een deel van de organisatie op zich te nemen.

In dit kader zullen tien accountmanagers worden ingezet voor het informeren, prospecteren en verkopen van het 3W Extra-systeem aan de werkgevers. Momenteel zijn reeds vier vacatures ingevuld: één voor West-Vlaanderen, één voor Antwerpen en twee voor Oost-Vlaanderen. Voor deze vier reeds aangeworven accountmanagers die op 1 mei 2002 in dienst komen, is een uitgebreide opleiding gepland. Voor de zes nog aan te werven accountmanagers wordt in een dergelijke opleiding voorzien bij indiensttreding. Verwacht wordt dat ze allen zijn aangeworven tegen eind mei.

Dan ga ik even dieper in op de taakomschrijving van de accountmanagers. Belangrijk is informatie, prospectie en verkoop aan werkgevers. Het gaat om het 3W Extra-systeem aan werkgevers met meer dan 50 werknemers. In eerste instantie moeten pilootprojecten worden uitgewerkt en bewerkt in gebieden waar reeds een uitgebouwd openbaar vervoernet aanwezig is. Dat zal een dubbele dynamiek teweegbrengen. Als er een degelijk aanbod is, zullen bedrijven daarop willen ingaan. Ze staan ook in voor de derdebetalerssystemen of abonnementen. De informatie die ze moeten verstrekken, is algemene informatie over De Lijn en specifieke informatie afhankelijk van de werkgever, bijvoorbeeld over het aanbod in een bepaalde regio.

Ze moeten dezelfde taak vervullen ten aanzien van scholen. Ze moeten daar informatie verstrekken over ondermeer het aanbod en de Buzzy Pazz. Verder moeten ze presentaties doen in gemeentehuizen en er uitleg geven over het systeem, overeenkomsten afsluiten en dergelijke meer.

In Gent en Antwerpen moet het voorverkoopnet opnieuw dynamisch worden gemaakt. Ze moeten contact onderhouden met de verkooppunten, een uniforme huisstijl invoeren, lijnwinkels en stations bezoeken en allerhande derden informeren. Ze moeten beursstanden bemannen en vervullen daar een coördinerende functie. Ze vormen ook het contactpunt tussen De Lijn en een externe partij.

Het ligt dus duidelijk in de bedoeling van De Lijn om op korte termijn een meer gestructureerde rol te gaan spelen op de markt van het woon-werkverkeer. Op dit ogenblik worden daartoe zowel inzake positiebepaling, verkoopstrategie, organisatie als instrumentarium de nodige voorbereidingen getroffen.

Blijft het feit dat bedrijfsvervoerplanning een bij uitstek multimodaal gebeuren is, waarbij vaak gedifferentieerde oplossingen moeten worden gezocht en waarbij diverse partners aan bod moeten komen. Er dient evenwel duidelijk gesteld dat overeenkomsten tussen de VVM en bedrijven niet de vorm van een convenant, maar van een contract moeten aannemen waarbij beide partijen duidelijke verplichtingen hebben. Het moet ook duidelijk zijn dat bedrijven hun financiële verantwoordelijkheid zullen moeten nemen bij het organiseren van bedrijfsvervoer, net zoals ze dat in het verleden hebben gedaan.

Op 1 juli 2001 voerde De Lijn de Buzzy Pazz in, het netabonnement voor jongeren onder de 25. Op 1 juli 2002 worden de resterende abonnementen

Stevaert

van De Lijn voor de leeftijdscategorieën boven de 25 volledig omgevormd. Vanaf die datum zullen ook de 25-plussers- en 60-plussersabonnementen netabonnementen zijn. Na 1 juli 2002 worden geen abonnementen met een beperkt geldigheidsgebied meer afgeleverd.

Deze netabonnementen zullen ook door bedrijven kunnen worden aangekocht in een derdebetaler-systeem. Voor de hervorming van de 25-plussersabonnementen en de 60-plussersabonnementen is in de begroting 2002 een bedrag ingeschreven van 3,72 miljoen euro. Dat is een dotatie aan de VVM-De Lijn ter compensatie van de ontvangstenderwing en de bijkomende exploitatiekosten ingevolge de maatregelen met betrekking tot tariefverminderingen en -hervormingen. Dit is de compensatie voor het ontvangstverlies door de invoering van de netabonnementen gedurende de tweede helft van 2002.

Wat de bijkomende vragen over de modules betreft, kan ik het volgende antwoorden. Module 9 is enkel gebruikt voor de ontsluiting van de bedrijfsterreinen van Brucargo in Zaventem. In dit project hebben de bedrijven het aanbod op het vlak van openbaar vervoer financieel mede ondersteund. De commissie voor openbaar vervoer evalueert jaarlijks de projecten in het kader van module 9. Door de stijgende belangstelling voor het project Zaventem-Vilvoorde-Grimbergen was vorig jaar een versterking van het betreffende project noodzakelijk.

Wat module 14 en de nieuwe of de te verbeteren ontsluitingsinfrastructuur van specifieke zones betreft, kan ik zeggen dat het succes eerder matig te noemen is. Tot op heden werd deze vijfmaal afgesloten. De voorfinanciering door de beheerders van de zone is geen noemenswaardige hinderpaal gebleken.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar wens wel enkele zaken op een rijtje te zetten.

U hebt gezegd dat ik foute informatie heb verspreid en bovendien te vroeg. U weet nochtans dat de agenda van de commissiewerkzaamheden op voorhand wordt verspreid, ook aan journalisten. Zij zijn dus op de hoogte van deze informatie. Als mijn informatie niet juist is, dan denk ik dat er meer aandacht moet worden besteed aan de ant-

woorden op mijn schriftelijke vragen. Ik verwijs in dit verband in het bijzonder naar schriftelijke vraag nummer 176 waarin ik duidelijk heb gevraagd of De Lijn zicht heeft op het aantal werknemers in Vlaanderen dat nu reeds pendelt via een vervoermiddel van De Lijn. Het is mijns inziens dus niet nodig ons in een semantisch spel te begeven. Met de cijfers kunnen we allebei ons gelijk aantonen. Het hangt ervan af hoe u ze interpreteert. De cijfers openen twee perspectieven op één en dezelfde werkelijkheid. Ik kan dus samenvattend stellen dat we daarover allebei correct communiceren.

Mijnheer de minister, u hebt ook gezegd dat het potentieel van De Lijn beperkt is omdat heel wat mensen niet ver van hun werk wonen. We weten echter ook allemaal dat mensen te veel voor korte afstanden van hun auto gebruikmaken. Dat is één van de grote mobiliteitsproblemen. Uiteraard zijn we er ook voorstander van om op de fiets of op de voeten over te stappen, maar in ons land zijn de weersomstandigheden daar niet altijd gunstig voor. Vandaar het grote en reële potentieel van De Lijn.

U zegt ook te pleiten voor een no-nonsenseaanpak en voor concrete maatregelen zoals een carpooldatabank, maar daarin zie ik niet onmiddellijk een actieplan voor bedrijfsvervoerplanning.

Wat het Toekomstplan betreft dat De Lijn in 1999 aankondigde, vernemen we vandaag dat initiatieven lopende zijn en dat mensen worden aangeworven. Het is nu wachten op de resultaten, maar één van de grote uitdagingen is in ieder geval het voorzien in nieuw materieel en in bijkomende mensen omdat daar een werkelijke behoefte aan is.

Mijnheer de minister, u zegt dat één op vier gebruikers van een bus of tram van De Lijn een werknemer is. Dat is goed nieuws. Het moet de ambitie zijn om deze verhouding te behouden, en zelfs op te drijven in het steeds toenemend reizigersaantal van De Lijn.

Tot slot wil ik nog beklemtonen dat mijns inziens, carpooling en collectieve vormen van vervoer met betrekking tot bedrijfsvervoerplanning twee complementaire en elkaar ondersteunende initiatieven zijn. Het ene hoeft het andere dus zeker niet uit te sluiten.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik zal mijn ervaring op het vlak van statistiek eens grondig toepassen op de verstrekte cijfers en informatie. We zullen dan zien wie het bij het rechte eind heeft.

Decaluwe

Uiteraard is voor De Lijn een belangrijke rol weggelegd in het woon-werkverkeer. Ik had evenwel gehoopt dat de accountmanagers een globale visie per vervoersregio zouden kunnen invoeren. Zoals ik het nu begrijp, dienen zij eerder als een soort abonnementverkopers gezien te worden. Dat is uiteraard te beperkend.

We horen ook vaak het verhaal van werknemers uit eenzelfde bedrijf die niet eens weten dat ze in dezelfde gemeente wonen. Door een regionale aanpak zouden dergelijke zaken beter vermeden kunnen worden. Misschien kunnen de accountmanagers daar een rol in spelen.

Ik verneem ook dat enkel de bedrijven, en dus niet de individuele werknemers, die abonnementen kunnen kopen. Kan dit niet worden gedifferentieerd? Bijvoorbeeld via een fiscale incentive?

De modules 9 en 14 kunnen niet echt succesvol worden genoemd. Moet hier niet worden geëvalueerd en bijgestuurd? Vijf voor heel Vlaanderen plus nog één bijkomende, dat is toch bijzonder weinig.

Tot slot wens ik luidop de vraag te stellen waarom de uitvoeringsbesluiten zo lang op zich laten wachten. Dat netmanagement en die afbakening van de vervoerregio's zijn vandaag nog steeds onduidelijk. Als voorbeeld geef ik nogmaals de gemeente die op de grens van twee vervoerregio's ligt. Voor het woon-schoolverkeer wordt die vaak gealigneerd met een stad buiten de vervoerregio, maar voor het woon-werkverkeer valt die binnen de regio. Het is bijzonder moeilijk in het kader van het netmanagement bijkomende lijnen te organiseren zolang men niet exact weet waar men aan toe is. Ligt dat aan een gebrek aan middelen? Wordt dit door de Raad van State behandeld? Kunt u ons in dit verband een concrete stand van zaken geven?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Een deel ligt bij de Raad van State, een deel houdt verband met de begrotingsdiscussie. Het is evenwel geen financieel probleem en ik kan u zeggen dat het om indrukwekkende uitvoeringsbesluiten gaat.

Zolang het tweede gedeelte van het leerlingenvervoer niet overgeheveld is, kunnen we niet echt verder werken. Al die zaken zijn in ieder geval lopend en daar wordt aan gewerkt.

De bekommernis van de heer Holemans is ook de mijne. Ik kan niet garanderen dat we de 25 percent verder zullen kunnen opdrijven. Het is wel mijn grote ambitie het algemeen totaal te verhogen, al lopen we daardoor het potentiële risico het werknemersaandeel te laten verwateren. Als we bijvoorbeeld waanzinnig succes hebben met het schoolvervoer, zou dit het aandeel woon-werkverkeer kunnen doen verwateren in percenten, maar niet in aantallen. Dat aandeel zou moeten stijgen in aantallen.

Het is niet de doelstelling dat alle verplaatsingen voor woon-werkverkeer per definitie moeten gebeuren met een bus van De Lijn. Bedrijfsvervoerpennen samen met de GOM's en dergelijke meer zijn ook goed. We moeten er ook voor opletten dat er geen conflict ontstaat tussen De Lijn en de carpoolers. Beide modi moeten positief bekeken worden. Ik denk dat het op het eerste zicht beter is dat mensen worden vervoerd met de bus dan via carpooling. Het breekbare kasplantje carpooling moet echter ook kansen krijgen om te ontwikkelen.

De accountmanagers van De Lijn zijn een nieuw gegeven. Er schuilt ook een nieuwe filosofie achter.

De heer Dirk Holemans : Accountmanager is een vreselijke term.

Minister Steve Stevaert : We moeten deze slechte term inderdaad vervangen.

De accountmanagers moeten het product 3W Extra verkopen, maar ze moeten meer doen dan dat. Ik heb hun taken opgesomd. Misschien moeten we nog een stap verder zetten. Dit mag echter niet vanuit De Lijn gebeuren. Ik denk dat de maatschappij ook in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid niet te sterk mag oprukken. Enerzijds verkopen en anderzijds begeleiden is al een gemengde functie. Ik denk dat we hiertoe GOM's of andere instanties moeten inschakelen en dat de begeleiding veeleer van de Mobiliteitscel moet uitgaan. Dit voorstel moet grondig worden bekeken. Ik denk dat we De Lijn niet te sterk mogen laten uitdeinen, want dan creëren we een ander probleem.

Mijnheer Decaluwe, het product 3W Extra kan ook collectief gekocht worden door particulieren. De producten 3W en 3W Extra kosten evenveel. Het verschil is dat 3W Extra een doorgeefabonnement is, dat bijvoorbeeld aan de partner kan worden doorgegeven. Daartoe moet het bedrijf het product wel collectief aankopen voor al zijn personeelsleden. Het bedrijf betaalt dezelfde prijs als de indivi-

Stevaert

duale koper, maar krijgt het voordeel dat het abonnement mag worden doorgegeven.

We hebben in deze stimulans voorzien in de hoop dat vakorganisaties dit punt op de syndicale agenda plaatsen. Ook werkgevers zijn hierin geïnteresseerd. Dit is ook het geval voor Unizo. We hebben Unizo absoluut nodig om ervoor te zorgen dat de kleine bedrijven met minder dan 50 werknemers niet worden uitgesloten. Die moeten gepoold worden. Ik verwacht veel van die formule. Er zijn nu al enkele bedrijven die te kennen hebben gegeven dat ze dit absoluut willen. Dit kan ook leiden tot belangrijke ontvangsten.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik wil afsluiten met een positieve noot. De minister weet dat ik een zeer groot voorstander ben van een doorgeefabonnement. Als met deze formule daar de eerste stap toe wordt gezet, kan ik dit alleen maar toejuichen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over te hoge elektriciteitsfacturen in ons land

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Merckx tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over te hoge elektriciteitsfacturen in ons land.

Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, uit een recent onderzoek van Test Aankoop blijkt dat wij te veel voor onze elektriciteitsrekeningen betalen. De consumentenorganisatie vergeleek de prijzen van onze elektriciteit met de prijzen in vijf buurlanden. Volgens haar zijn de hoge elektriciteitsfacturen in België het gevolg van de monopoliepositie van Electrabel, dat als enig bedrijf in ons land elektriciteit produceert. In ons land heeft Electrabel het inderdaad nog steeds voor het zeggen op het

vlak van de elektriciteitsproductie, en bestaat er weinig of geen concurrentie.

Enkele dagen geleden organiseerde de VVSG een studiedag over de liberalisering van de energiesector. De ondervoorzitter van de vereniging stelde toen dat er ook geen wonderen moeten worden verwacht van de liberalisering. Volgens hem blijft de productie van elektriciteit voor 98 percent in handen van CPT, het samenwerkingsverband tussen producenten Electrabel en SPE. Invoer van gas is vrijwel helemaal in handen van Distrigas. Er moet weinig worden verwacht van de invoer van elektriciteit vanuit het buitenland omdat er nauwelijks reservecapaciteit is op de grensoverstijgende transportlijnen. De ondervoorzitter sloot zijn uiteenzetting af met het statement dat de energiefactuur van burgers en bedrijven niet kan dalen door een loutere theoretische vrijmaking van de markt, maar slechts op basis van reële concurrentie.

Hierdoor blijven de elektriciteitsfacturen in ons land opvallend hoog. In april 2000 keurde de minister een oriëntatienota goed inzake de liberalisering van de elektriciteitsmarkt. De tekst van die nota belofte de particuliere consument een mooie toekomst. Tegen halfweg 2002 moesten de Belgische elektriciteitstarieven gedaald zijn tot het niveau van de tarieven van de buurlanden. De consument krijgt intussen wel een lagere rekening gepresenteerd, maar er moet nog een lange weg worden afgelegd. Het Controlecomité, een andere invalshoek voor elektriciteit en gas, draagt terzake ook een heel grote verantwoordelijkheid.

Om na te gaan in welke mate de overheid haar belofte uit 2000 is nagekomen, vergeleek Test Aankoop de elektriciteitstarieven van België met die van Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Een belangrijke conclusie van deze vergelijkende tekst is dat de elektriciteitsfactuur van de Belgische consument in 2002 weliswaar minder zwaar zal uitvallen dan voordien. Dat is goed nieuws, want we komen van ver. In 2000 lag het bedrag zeker nog 30 percent hoger dan in de buurlanden. Maar afhankelijk van het verbruikersprofiel en het gewest, is elektriciteit tegenwoordig nog steeds 6 tot 30 percent duurder voor de Belgische consument in vergelijking met de elektriciteitsverbruiker uit onze buurlanden.

Ik kijk even naar de doelstellingen die in 2000 naar voren werden geschoven. Er zou eerst en vooral een korting van 50 percent worden toegekend op de prijs van de eerste 500 kilowattuur die wordt verbruikt. Bovendien zou de factuur van elke consument met gemiddeld 74 euro dalen. Ten slotte

Merckx-Van Goeij

zou de vaste vergoeding worden afgeschaft, waardoor de consument nog slechts de verbruikte kilowatturen zou moeten betalen. Dit alles zou worden gerealiseerd tegen juli 2002.

We zijn nog maar enkele maanden van die streefdatum verwijderd. Test Aankoop stelt vast dat de mooie beloftes nog lang niet zijn gerealiseerd. Er is duidelijk een onvoldoende daling van de tarieven. Er is bijvoorbeeld nog niks te zien van de beloofde daling van 74 euro. Uit een dossier blijkt dat het over ongeveer 20 euro gaat in plaats van 74 euro. De vaste vergoeding werd in Wallonië en Brussel wel ingrijpend verlaagd en moet er tegen juli van dit jaar nog een stukje verder dalen. In Vlaanderen is er tot op vandaag zelfs nog geen sprake van enige verlaging van die vaste vergoeding. Hieruit begrijpen we dat de afschaffing, zoals die door de federale overheid is beloofd, nog ver af is.

Volgens een andere vaststelling uit de studie van Test Aankoop komen bovendien in Vlaanderen de residentiële gebruikers met een gering verbruik, zoals alleenstaanden, eenoudergezinnen en mensen met een laag inkomen, er nog het slechtst van af. Het verschil met het gemiddelde in de buurlanden loopt voor die groep op tot maar liefst 30 percent. De conclusie van Test Aankoop is dat de tarifiering in Wallonië en Brussel socialer is. Dat de jaarlijkse vaste vergoeding daar gevoelig werd verlaagd, drukt de factuur van de kleine gebruiker proportioneel.

We kunnen niet om de monopoliepositie van Electrabel en het gebrek aan concurrentie heen. Bovendien vervult het Controlecomité voor Elektriciteit en Gas, dat tot taak heeft te waken over de energiekosten, zijn rol niet naar behoren. Een vergelijking met de buurlanden toont dat duidelijk aan.

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover het feit dat het gebrek aan concurrentie en de monopoliepositie zwaar doorwegen op de tarifiering? Wat denkt u te doen opdat er concurrentie en dus een gunstiger tarifiering mogelijk zouden worden? Hoe denkt u het sociaal verschil met de buurlanden en met Brussel en Wallonië in het bijzonder weg te werken? Plant u de afschaffing van de vaste vergoeding?

In de oriëntatienota van april 2000 was een timing opgenomen die ten einde liep halfweg 2002. Zullen de maatregelen die daarin werden voorgesteld, nog

worden genomen tegen juli 2002? Zo niet, wat is dan uw nieuwe gedetailleerde timing?

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik deel de mening en het ongenoegen van mevrouw Merckx over de hoge elektriciteitsprijzen. Binnenkort zullen de grote bedrijven goedkope elektriciteit in het buitenland kunnen kopen. Daarmee zal de monopoliepositie van Electrabel worden doorbroken. Kan een zuivere intercommunale, zoals de grote verbruiker Interelectra in Limburg, van dezelfde gelegenheid gebruik maken en dezelfde faciliteiten krijgen om in het buitenland goedkope elektriciteit aan te kopen?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de oriëntatienota waarnaar werd verwezen, is de beslissing van de ministerraad van 5 april 2000. Daarin wordt een geleidelijke vermindering van de prijshandicap van niet in aanmerking komende afnemers tegenover de buurlanden vooropgesteld. Het was de bedoeling de prijshandicap tegen 31 december 2000 te halveren, en tegen 30 juni 2001 opnieuw te halveren. Tegen 30 juni 2002 moesten de elektriciteitstarieven in overeenstemming worden gebracht met de tarieven die van toepassing zijn voor dezelfde categorieën van afnemers in onze buurlanden.

De federale ministerraad kon deze beslissing nemen omdat hij de uitsluitende bevoegdheid heeft over de elektriciteitstarieven. De doelstelling van de federale regering om tegen juni 2002 een gelijkgeschakeling van de tarieven te hebben met die in de buurlanden moet door het Controlecomité worden gerealiseerd. Het Controlecomité heeft onlangs beslist op 1 juli 2002 een nieuwe tariefdaling toe te passen die hieraan voldoet.

De Vlaamse regering heeft de bevoegdheid over de organisatie van de distributie en kan via deze bevoegdheid de prijzen en de sociale aspecten van de elektriciteitslevering onrechtstreeks beïnvloeden. Prijsmechanismen zijn echter niet onze bevoegdheid.

Allereerst heb ik beslist de vrijmaking van de energiemarkt versneld uit te voeren. Vanaf 1 juli 2003 zullen alle elektriciteitsgebruikers, dus ook de huizezinnen, hun elektriciteitsleverancier vrij kunnen kiezen. Vanaf 1 juli 2003 zijn er in Vlaanderen bij-

Stevaert

gevolg geen monopolies meer. In Wallonië is er wel nog een monopoliemarkt.

Vervolgens heb ik ervoor gezorgd dat in Vlaanderen de eerste 100 kilowattuur per gezin, verhoogd met telkens 100 kilowattuur per gezinslid, gratis is. Daardoor krijgen de gezinnen met een laag elektriciteitsverbruik – waartoe de gezinnen met een laag inkomen meestal behoren – en de grote gezinnen een relatief groter voordeel dan de gezinnen met een hoog elektriciteitsverbruik. Dat heeft meteen ook een energiebesparend effect.

Ten slotte kunnen gezinnen met betalingsmoeilikheden niet meer van de stroomvoorziening worden afgesloten. Er is voorzien in een strenge procedure indien de leveringen aan zulke gezinnen beperkt zouden worden. In elk geval is er altijd de verplichting ten minste 6 ampère ter beschikking te stellen. In de toekomst zullen de netbeheerders bij gezinnen met betalingsmoeilikheden een budgetmeter kunnen installeren. Zo'n meter geeft de gebruiker de mogelijkheid zijn budget goed te beheren en zijn elektriciteit rationeel te gebruiken.

Mevrouw Merckx, ik deel uw bekommernis dat we niet mogen vervallen in een theoretische marktopening. Het beste zou zijn dat er in combinatie met een productie in eigen land en in de eigen deelstaat, een vrije invoer is. Nu is er op details na een monopolieproductie. De invoer uit het buitenland is bovendien beperkt. Op dat punt verschilt onze visie met die van de netbeheerders. Zij zeggen dat een en ander te maken heeft met de capaciteit, maar ik betwist dat ten stelligste. Het kan er soms mee te maken hebben, maar het heeft vooral met goodwill te maken. Voor het hoogspanningsnet ben ik echter niet bevoegd. Als in andere landen het hoogspanningsnet, dus het grote transportnet, van eigenaar wisselt, ontstaat er van de ene dag op de andere nieuwe capaciteit, zonder enige technische ingreep.

De theoretische capaciteit, die hier veel groter is dan op dit moment wordt beweerd, wordt ingenomen door de afname door een paar heel grote klanten tegen zeer lage dumpingprijzen. Dat is in bijna elke provincie het geval. Dat is een handig mechanisme, maar het is niet goed.

Mijnheer Geraerts, een zuivere intercommunale zal in het buitenland inderdaad goedkope elektriciteit kunnen kopen. Ook een gemengde intercommunale zal dat kunnen. Dat is precies de scheiding tussen het netwerk en de verkooporganisatie. Zui-

vere intercommunales blijven het net beheren, en dus blijft Interelectra het net beheren in Limburg. De verkoop zal echter gebeuren door Luminus, samen met de West-Vlaamse Elektriciteitsmaatschappij, IVEG en andere maatschappijen. Die kunnen inkopen waar ze kunnen tegen lage prijzen. Althans in theorie, zonder rekening te houden met de capaciteitsproblemen.

De gemengde sector is in theorie ook vrij. Intercommunales kopen in de toekomst geen stroom meer. Alleen verkooporganisaties doen dat, maar die hebben zich georganiseerd in een organisatie voor verkoop waarin Electrabel partner is. Ze zullen waarschijnlijk kopen bij hun partner. Daar kan ik echter niet op vooruit lopen, en ik ben er als minister ook niet voor bevoegd. Het is aan hen om dat te bepalen.

Of ze nu duur of goedkoop inkopen, zal niet meer het probleem zijn van de minister. Zolang er maar concurrentie is die eerlijk verloopt. De klanten kunnen nu veranderen. Als de gemengde of de zuivere intercommunales duur inkopen, dan zullen ze klanten verliezen, want die zijn niet meer gebonden, ook niet de gewone huisgezinnen. Wie te duur inkoopt, zal te duur moeten verkopen, en zal klanten verliezen.

Wel ben ik erover bezorgd dat het algemeen niveau van prijssetting te hoog kan zijn als gevolg van belemmeringen. Daarover is samenspraak nodig met de federale overheid. Omwille van de concurrentie ben ik er altijd een voorstander van geweest dat het hoogspanningsnet in handen zou zijn van de overheid. De lokale overheden zijn hier vrij in, maar ze hadden veel beter onderhandeld met, en hun middelen geïnvesteerd in de gemengde sector om eigenaar te zijn van dat hoogspanningsnet.

Tegen welke prijs is dat hoogspanningsnet te koop? Stel dat ze het tegen een lage prijs kopen en financieren. Er mag een rendement zijn van 7 procent – 6 tot 7 procent lijkt me logisch. Op de financiële markten brengt geld minder op. Dat zou dus een bijzonder rendabele aangelegenheid kunnen zijn. Die problemen rijzen niet in de zuivere sector, omdat men daar eigenaar is van het net, zeker van het laagspanningsnet. In Limburg is het hoogspanningsnet ook eigendom van de steden en gemeenten. Als we zien welke hoge prijzen worden betaald voor de netten, is het misschien interessant ze te verkopen. Dat zal de toekomst uitwijzen.

U maakt de vergelijking welke tarieven de meest sociale zijn. Pas daarmee op! In Wallonië wordt

Stevaert

per huis geredeneerd, in Vlaanderen per gezin. Dat is veel socialer. De heer Schuermans heeft in deze commissie aangedrongen op 1 gratis kilowattuur. Ik wil dit even met een cliché illustreren. Een alleenstaande die in Wallonië zeven kastelen bezit, krijgt zeven keer korting. Dat is toch niet sociaal. Het is beter om per gezin te rekenen. Dat zegt meer over het verbruik. Vlaanderen kijkt naar de mensen en niet naar de bakstenen. Ik heb ervoor gezorgd dat de eerste 100 kilowattuur per gezin, verhoogd met telkens 100 kilowatt per gezinslid, gratis is.

In een vrijgemaakte markt spelen twee zaken mee in concurrentie : de aansluitingskosten en het verbruik. De aansluitingskost niet vrijlaten zou de markt niet helemaal vrijmaken en ik vind dat dus geen goed idee. Bepaalde maatschappijen zullen creatief genoeg zijn om de kostprijs van de aansluiting te laten dalen.

Ons systeem is veel socialer dan dat in Wallonië. De Gezinsbond vindt dat trouwens ook. Omdat we niet tot een vergelijk kwamen, heeft staatssecretaris Deleuze een goede oplossing gezocht door de regio's zelf voor hun systeem te laten kiezen.

De voorzitter : Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt me dat u het als een taak van de overheid ziet om erop toe te zien dat er concurrentie is en dat die eerlijk verloopt.

Ik heb niet gezegd dat we de beperkte doorgevoerde verlagingen niet goed vinden, integendeel. U hebt ook gelijk dat de verwezenlijkingen mee in beeld moeten worden gebracht. Ik blijf me toch vragen stellen bij het ritme van de verdere verlagingen om het streefdoel van het gemiddelde van de buurlanden te halen. U zegt dat de oriëntatienota een federale aangelegenheid is. Tegelijkertijd hebt u door uw doen en laten aangetoond dat u terzake een voortrekkersrol wil spelen. Dit parlement steunt u daarin. We hopen dan ook dat de streefdoelen in juli 2002 worden gehaald.

Wat de vaste vergoeding en kortingen betreft, blijf ik het standpunt van CD&V steunen. U hebt dat ook overgenomen. Ik vraag me wel af wat de evolutie zal zijn van de vaste vergoeding voor aansluiting en verbruik. Hoe hoger die is, hoe zwaarder die weegt op de kleine verbruikers. Dit kan een asociaal effect hebben. Als de vaste vergoeding

wordt vrijgelaten, dan moet de overheid dit goed opvolgen. Als de concurrentie ervoor zorgt dat die daalt, dan is dat goed. Als die toch zwaar blijft doorwegen, dan zullen we u daar opnieuw vragen over stellen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : We zullen nagaan hoe de markt evolueert. Het is mijn overtuiging dat de vaste vergoeding ook onderhevig zal zijn aan concurrentie. Ik wil blijven uitgaan van de mensen in plaats van de huizen.

Onze stroom is duurder dan in de ons omringende landen. Dat wil echter niet zeggen dat de factuur in die landen lager is. In de buurlanden wordt er fiscaliteit bijgeteld. De energieprijs is lager, maar wat de klant moet betalen voor dezelfde hoeveelheid elektriciteit is vaak hoger dan in Vlaanderen. Hier geldt nog een vorm van verdoken fiscaliteit. Daarover heerst discussie met steden en gemeenten. Ik ben er voorstander van dat op de factuur zichtbaar wordt gemaakt wat er terugvloeit naar de gemeenschap.

Tot slot wil ik benadrukken dat de stroomprijzen iets te duur zijn omdat de markt enkel theoretisch en dus niet echt open is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opmaak van benchmarkingconvenants in uitvoering van het Klimaatplan

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opmaak van benchmarkingconvenants in uitvoering van het Klimaatplan.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, volgens de heer Deusart van BASF Antwerpen worden door de Kyoto-normen 400.000 banen in de chemie bedreigd. Geen enkele Belgische politicus zou zich

Malcorps

bekommeren om de implicaties van het klimaatbeleid, wat bij deze hopelijk weerlegd wordt.

De sector laat uitschijnen dat er een lineaire doorrekening komt van de Kyoto-norm, zodat de chemie 7,5 percent minder broeikasgassen zou mogen uitstoten ten opzichte van 1990, of 15 percent ten opzichte van 2000. Dit zou neerkomen op een verminderde productie van 2 keer 38 percent : 1 keer min 38 percent door minder groei, en 1 keer min 38 percent door afbouw van productie.

Als de chemie de normen niet haalt, zal ze gedwongen worden om massale hoeveelheden schone lucht aan te kopen, waardoor de investeringen in de chemie tot 20 percent duurder zullen worden. De Belgische chemiebedrijven zijn dan niet meer rendabel, laat staan competitief. Kortom, in de publieke opinie wordt een absoluut doemscenario opgehangen.

Toch zegt de chemiesector bij monde van Fedichem te kiezen voor een constructieve houding. Hoewel de sector duidelijk overloopt van sympathie voor de Amerikaanse opstelling en de 'burden sharing' die werd onderhandeld op Europees niveau voor België weigert te aanvaarden, zegt hij toch te willen zoeken naar oplossingen.

Zo is de sector voorstander van een CO₂-energieheffing binnen de marges van het advies van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling. Dit wil concreet zeggen dat energie-intensieve bedrijven die blootstaan aan internationale concurrentie – dus de hele chemiesector neem ik aan –, vrijgesteld worden van deze heffing.

De sector is ook voorstander van flexibele mechanismen zoals 'joint implementation' en 'clean development mechanism', en voor handel in emissierechten tussen landen, eventueel tussen sectoren of bedrijven, maar dan op strikte voorwaarde dat het op vrijwillige basis gebeurt, dat met name geen emissieplafonds – caps – worden opgelegd en dat de emissierechten gratis worden toegewezen. De chemiesector hoopt vooral op een gunstige regeling via convenants, maar dan geen convenants die mikken op een bepaald reductiepercentage : hij wil enkel weten van 'benchmarkingconvenants'. Hij wil er zich toe verbinden tot de wereldtop inzake energie-efficiëntie te behoren. Meer zelfs, hij gaat er eigenlijk van uit dat hij daar al toe behoort.

Vlaams minister van Economie Gabriëls was er als de kippen bij om de sector naar de mond te praten.

Hij bevestigde dat enkel zal worden gewerkt met benchmarks : het principe van de beste van de klas als referentiebasis. Dat kan bijvoorbeeld BASF zijn, suste de minister. Impliciet wordt er immers al van uitgegaan dat die sowieso al de beste norm halen.

Een en ander werd ook nog eens uitvoerig toegelicht op een bijeenkomst die werd georganiseerd door de Antwerpse havenschepen Delwaide en de Antwerpse chemie. Een heleboel van de zaken die ik nu heb opgesomd, werden daar toen ook naar voren gebracht.

Mijnheer de minister, er is dus sprake van een zekere onzekerheid in de sector, en daarom heb ik acht vragen voor u. Ten eerste, is de grote zorg van de chemie verantwoord of wordt hier grotendeels aan stemmingmakerij gedaan ? Zijn er plannen om tot een lineaire doorrekening van de Kyoto-verplichtingen in de chemie – of in andere energie-intensieve industriële sectoren – over te gaan ?

Ten tweede, hoever staat de besluitvorming inzake het hele Klimaatplan op Vlaams niveau ? Is het nog steeds de bedoeling de definitieve goedkeuring van het plan rond te krijgen voor het zomerreces ? Ten derde, voor hoeveel bedrijven zou een dergelijk benchmarkingconvenant afgesloten worden ? Op welke termijn zou dit gebeuren : in 2002, in 2003 ?

Ten vierde, op welke wijze moet die benchmark gehaald worden ? Kan de methode van de doorlichting alleen volstaan ? Wat is dan nog het verschil met het zogenaamde auditconvenant ?

Ten vijfde, tegen wanneer moet de benchmark gehaald worden : tegen 2008 of uiterlijk tegen 2012 ? Wat gebeurt er als blijkt dat men de benchmark niet haalt ? Is dan in sancties voorzien, of in speciale urgentiemaatregelen, zoals bijvoorbeeld de flexmechs of het kopen van emissierechten ?

Ten zesde, komt er een gehele of gedeeltelijke vrijstelling van eventuele CO₂-energietaksen ? Welk vergelijkbaar drukkingsmiddel is er als er – voorlopig of definitief misschien – geen CO₂-energietaksen worden ingevoerd ?

Ten zevende, wat is de reden van de vertraging van het afsluiten van de benchmarkingconvenants ? Zijn er moeilijkheden met het verificatiemechanisme ? Wordt er gedacht aan een ontheffing – naar Nederlands model – van deelname aan het benchmarkingconvenant voor zogenaamd niet-gestandaardiseerde procesindustrieën ? En komt er voor

Malcorps

deze sectoren dan eventueel een ander type energie-efficiëntieconvenant, zoals de meerjarenafspraken van de 1ste en 2de generatie in Nederland ? Of denkt men eraan deze sectoren toe te laten tot het auditconvenant voor minder energie-intensieve bedrijven ? Hoe denkt u dit dan op te lossen ?

Ten achtste, kunt u garanderen dat bij een verdere versoepeling van de taakstelling inzake benchmarking de Kyoto-doelstelling niet – nog meer – buiten bereik komt, of dat de druk niet zal worden afgeschoven naar andere sectoren of naar de gezinnen ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de heer Malcorps heeft in zijn vraagstelling minister Gabriels een zekere vooringenomenheid verweten. Ik beschouw het niet als mijn taak om hier minister Gabriels te verdedigen, maar ik wil toch het volgende zeggen. Een aantal maanden geleden hebben we hier over hetzelfde onderwerp een discussie gehad. Toen heeft de heer Glorieux van Agalev ten opzichte van een aantal Antwerpse bedrijven toch wel een bijzonder grote vooringenomenheid tentoongespreid.

De chemische sector, en BASF in concreto, heeft de voorbije maanden omtrent deze problematiek al enkele keren aan de alarmbel getrokken. Dat soort bedrijven doet dat niet lichtvaardig. Als ze de aandacht op deze problematiek willen vestigen, dan doen ze dat met reden. Ze vrezen wel degelijk voor de mogelijke gevolgen mochten er bepaalde richtingen in worden geslagen.

In het algemeen is er natuurlijk ook het probleem van de onzekerheid met betrekking tot de wijze waarop België en Vlaanderen de uitvoering van het Kyoto-protocol zullen invullen. Die onzekerheid weegt natuurlijk op de besluitvormingsprocessen binnen die multinationals. Als er beperkingen komen voor de bedrijven, dan zullen de multinationals niet geneigd zijn om nog een bijkomende investering in België te plaatsen.

Ik verwijs in dit verband trouwens naar een artikel in De Standaard. Die krant titelt dat de Amerikaanse investeerders op dit ogenblik België aan het mijden zijn. Het gaat hier in de eerste plaats over de problematiek van de sociale en de fiscale lasten, maar in een algemeen investeringsklimaat

moet men natuurlijk met alle factoren rekening houden.

In Vlaanderen hebben we de sterkste petrochemische cluster na Houston. Dat is een kip met gouden eieren. Die zorgt rechtstreeks voor hoge belastingsinkomsten, voor hoge socialezekerheidsinkomsten en voor hooggeschoolde arbeid. Onrechtstreeks zorgt die ook voor heel wat laaggeschoolde arbeid in de toeleveringsbedrijven, dus in de verschillende KMO's. Dat is echt een kip met gouden eieren. Als we echter niet goed opletten, lopen we het gevaar die kip met de gouden eieren te slachten.

Ik heb trouwens ook nog altijd niemand op een wetenschappelijke manier zien aanduiden dat de verschillende bedrijven die deel uitmaken van deze cluster, niet zouden behoren tot de top van de wereld in hun sector op het vlak van energie-efficiëntie. In de voorbije 20 of 30 jaar stonden ze telkens vooraan – vaak ook om economische redenen – om investeringen te doen om zo energie-efficiënt mogelijk te produceren. Daarnaast zijn er ook nog de bijkomende investeringen van bijkomende productiebedrijvigheid na 1990. Dat heeft in een aantal gevallen aanleiding gegeven tot een globale daling van de CO₂-uitstoot in Europa, maar toevallig net niet in België.

Ik geef het voorbeeld van de ammoniakinstallatie van BASF, die bij een vorige vraagstelling al eens aan bod is gekomen. Die installatie werd in de loop van de jaren negentig bij BASF in gebruik genomen. Die is in de plaats gekomen van een installatie in Nederland en van een installatie in Duitsland. Globaal wordt daardoor dus minder CO₂ uitgestoten in Europa, maar wel iets meer in België.

Ten slotte is er ook nog de problematiek van de clustervorming, die hoe dan ook energie-efficiëntie met zich meebrengt.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vier vragen. Ten eerste, kunt u zekerheid bieden aan die bedrijven die tot de meest energie-efficiënte behoren ? In dat verband kunnen we het misschien hebben over de top-10 – percentsgewijs – ter wereld op het vlak van de energie-efficiëntie. Zullen zij in het kader van de Kyoto-uitvoeringsmaatregelen niet worden geplaagd ?

Ten tweede, wilt u ervoor zorgen dat de clustervorming, die energie-efficiëntie met zich meebrengt en die de transportkosten doet verminderen, mee in rekening kan worden genomen ? Ten derde, hoe staat het met betrekking tot de verdeling van de mogelijkheden tussen Vlaanderen en Wallonië ?

Caluwé

Ten vierde hebt u zich in een recent interview nogal afgekeerd tegen de mogelijkheid dat men als land emissierechten elders zou gaan kopen. Ik vind dit ook niet de ideale oplossing, maar liever elders emissierechten kopen waar die in overschot zijn, dan bij ons bedrijven te sluiten of ervoor te zorgen dat er in ons land geen bijkomende investeringen mogelijk zouden zijn. Waarom bent u gekant tegen het kopen van emissierechten, niet door ondernemingen, maar door staten ?

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mevrouw de voorzitter, de vragen die nu worden gesteld naar aanleiding van de vraag van de heer Malcorps, gaan eigenlijk verder dan wat louter in het kader van een vraag om uitleg kan worden behandeld. Op dit moment zijn daarover in het parlement trouwens initiatieven aan de gang. Ik wil daar straks bij de regeling van de werkzaamheden op terugkomen. We moeten daar immers toch ook eens in deze commissie over praten.

De voorzitter : Dat is inderdaad de bedoeling. Er is een voorstel van de commissie voor Leefmilieu om over dit klimaatdossier een gezamenlijke commissievergadering te houden samen met de SERV. We zullen dit straks verder bespreken bij de regeling van de werkzaamheden.

Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mijnheer de minister, in december van vorig jaar hebben we in de commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden het Kyoto-protocol en het verdrag besproken. We hebben dat in de commissie ook goedgekeurd. Een tijdje daarna werd het in de plenaire vergadering goedgekeurd. Op dat ogenblik waren er een aantal vragen bij verschillende parlementsleden.

We staan er volledig achter dat het Kyoto-protocol zowel door België als door Vlaanderen wordt ingevuld, maar we moeten ook zicht hebben op de verdeling van de kosten en de inspanningen.

Sedert de behandeling van het protocol in de plenaire vergadering hebben we eigenlijk niet veel meer vernomen over de stand van zaken van dit dossier binnen de Vlaamse regering. Werden al beslissingen genomen over de verdeling van de kosten tussen de verschillende betrokkenen en de ver-

schillende niveaus ? Hoe zit het met de regeling van de afspraken met het federale niveau ? Werd reeds een beslissing genomen over de verdeling tussen het federale niveau en de gewesten ? Op het ogenblik van de ratificatie was daar immers nog geen informatie over.

Ik wil er ook op wijzen dat mijn fractie steeds aangedrongen heeft op een grondig debat over de implementatie van dit zo belangrijke punt, niet alleen met de sociale partners, maar ook met de SERV, met de burgers, met het middenveld en met de verschillende organisaties. Betreft u hen er niet bij, dan zult u geen draagvlak vinden voor de verdeling van de kosten.

Graag had ik dus vernomen wat dienaangaande de voorstellen van de regering zijn. Zal er nog een debat worden georganiseerd ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik kan onmogelijk ingaan op alle specifieke technische vragen. Sta me toe mijn antwoord veeleer algemeen te formuleren.

Het Protocol van Kyoto legt de OESO-landen gedifferentieerde doelstellingen op inzake het verminderen van de emissies van een aantal broeikasgassen. België moet tegen 2010 de emissies terugbrengen met 7,5 percent ten opzichte van het niveau van 1990. De gevolgen van de toepassing van dit protocol zijn belangrijk en ook complex. Gezien de zeer specifieke situatie van de chemische industrie in België en in Vlaanderen, is die bijzonder gevoelig voor de mogelijke gevolgen van dit protocol.

De lineaire toepassing van de Belgische verbintenis voor alle sectoren zou duidelijk de ontwikkeling van de chemische sector bemoeilijken. De chemische bedrijven zijn sterk energie-afhankelijk en bevinden zich in een harde internationale concurrentie. De meeste chemische bedrijven bevinden zich in Vlaanderen. Wij hebben dan ook extra aandacht voor de gevolgen van dit protocol. Het economisch belang van de chemische sector is in België 2,5 keer groter dan het gemiddelde van de Europese Unie.

De beleidslijn die werd uitgewerkt, voorziet niet in het opleggen van lineaire maatregelen. Er is voor gekozen om, via het afsluiten van benchmarking-convenants, met de industrie realistische doelstellingen af te spreken. Hiermee worden de doelstellingen bedoeld die ook rekening houden met de technische en economische realiteit.

Stevaert

De Vlaamse overheid wil ook rekening houden met de reeds door de bedrijven geleverde inspanningen. Bedrijven die nog niets ondernomen hebben, moeten de grootste inspanning leveren. De lat moet wel voldoende hoog worden gelegd, zodat het maximum haalbare resultaat wordt gerealiseerd inzake de verbetering van de energie- en dus ook CO₂-efficiëntie. De Vlaamse regering kiest daarom voor het systeem van de benchmarking: de energie-intensieve bedrijven verbinden zich ertoe om tot de wereldtop te behoren inzake energie-efficiëntie.

De besprekingen in verband met het Vlaamse Klimaatbeleidsplan schieten goed op. De principiële goedkeuring door de Vlaamse regering ervan kan zeker tegen 1 juni worden verwacht. Daarna zullen nog de nodige adviezen van de SERV en de MINA-raad worden ingewonnen. Het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan zal tegelijkertijd naar het Vlaams Parlement worden gezonden voor een eerste bespreking in de bevoegde commissie. De uitvoering kan dan na het zomerreces ten volle worden aangevat. Sommige beleidsmaatregelen die in het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan zijn opgenomen, worden trouwens nu reeds voorbereid.

Eén van die maatregelen die in het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan is opgenomen, is het afsluiten van benchmarkingconvenants met de energie-intensieve industrie. Het benchmarkingconvenant is bedoeld voor bedrijven met een jaarlijks primair energieverbruik van meer dan 0,5 petajoule. Ter herinnering: één petajoule is één miljard joule, of de energie-inhoud van 27 miljoen kubieke meter aardgas. Volgens de beschikbare informatie zou het over ongeveer 105 bedrijven gaan in Vlaanderen, die evenwel 75 percent van het industriële energieverbruik vertegenwoordigen. Verwacht wordt dat 80 percent van de bedrijven zullen toetreden. Er werd afgesproken dat het convenant een eerste evaluatie moet ondergaan in 2004. Omdat de bedrijven anderhalf jaar tijd nodig hebben om te benchmarken en hun energieplannen op te stellen, moet het convenant dus zo snel mogelijk starten. Het is de bedoeling dat de meeste bedrijven zijn toegetreden tegen eind 2002, de overige in 2003.

Volgens het convenant moeten de bedrijven de wereldtop inzake energie-efficiëntie halen in fasen, volgens de rendabiliteit van de te nemen maatregelen. Dit is een vrij complexe materie die door een verificatiebureau en een commissie benchmarking

zal worden opgevolgd. In de commissie benchmarking zijn de ministers van Energie, Milieu en Economie vertegenwoordigd.

De benchmarkbedrijven moeten tegen eind 2005 alle maatregelen nemen met een interne rentevoet van 15 percent. Dit zijn alle maatregelen die over de hele levensduur bekeken een jaarlijks rendement opleveren van minstens 15 percent van het investeringsbedrag.

Tegen eind 2007 moeten ze ook minder rendabele maatregelen nemen met een interne rentevoet gelijk aan de rentevoet van een lineaire obligatie over 10 jaar. Indien ze met deze maatregelen de wereldtop nog niet bereikt hebben, dan moeten ze tegen 2012 alle bijkomende maatregelen nemen om de wereldtop te bereiken. Slechts indien maatregelen om de wereldtop te bereiken meer zouden kosten dan 50 euro per gigajoule energiebesparing, dan kunnen ze de resterende afstand tot de wereldtop overbruggen door bijvoorbeeld de aankoop van emissierechten.

De methode van doorlichting wordt alleen aanvaard als het eigenlijke benchmarken of de methode van best practice om aantoonbare redenen niet uitvoerbaar zijn. De methode van doorlichting zal door het verificatiebureau even streng worden opgevolgd als de andere methodes.

In het auditconvenant worden, al naargelang de vergelijkbaarheid van de processen, de audits volgens een vergelijkbare wijze uitgevoerd als het doorlichten. De auditconvenants zijn enkel bedoeld voor bedrijven met een energieverbruik kleiner dan 0,5 petajoule. Verwacht wordt dat enkele honderden bedrijven tot het auditconvenant zullen toetreden.

De bedrijven die aan een benchmarkingconvenant zijn onderworpen, moeten in elk geval de wereldtop hebben bereikt in 2012, waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten autonome verbetering van die wereldtop, zijnde gemiddeld 0,8 percent per jaar. Hierbij zal ook rekening worden gehouden met de benchmarkstudies die elke vier jaar worden hernomen.

Indien een bedrijf zijn verplichtingen niet nakomt, wordt het uit het convenant gezet. Indien een bedrijf de wereldtop niet haalt of niet kan halen, dient het emissierechten aan te kopen in het kader van de flexibiliteitsmechanismen waarin voorzien is in het protocol van Kyoto. Dit laatste geldt echter alleen als laatste maatregel binnen het convenant.

Stevaert

Het convenant is in essentie een alternatief op CO₂-energietaksen. Hierbij wordt een win-winsituatie nagestreefd : de overheid bereikt per bedrijf meer emissievermindering dan met een algemene taksmaatregel, en het bedrijf besteedt het geld aan toekomstgerichte innovatie in plaats van aan onproductieve taken. Om de wereldtop te bereiken moeten de bedrijven anderzijds wel maatregelen nemen die zij, omwille van de terugverdientijd of technische risico's, anders niet zouden nemen. De vrijstelling van taken betekent hiervoor de nodige compensatie.

Indien er geen CO₂-energietaksen komen, zal het genoemde emissierechtensysteem als drukkmiddel functioneren. Een Europese ontwerpverplichting rond verhandelbare emissierechten zal in de loop van 2002 verder worden geconcretiseerd. De benchmarkingconvenants kunnen in het systeem van verhandelbare emissierechten worden aangewend om de initiële allocatie van emissierechten te regelen. Een bedrijf dat voldoet aan het benchmarkingconvenant kan dan meer emissierechten toegekend krijgen dan een bedrijf dat niet aan het convenant voldoet.

Het systeem van benchmarkingconvenants is zoals gezegd een complexe materie. Er moeten afspraken worden gemaakt over de financiering van de benchmarks en het toezicht. Het geheel moet ook passen in alle beleidsmaatregelen voor de CO₂-reductie, ondermeer voor wat het emissierechtensysteem betreft. Het moet tot slot ook worden afgestemd op Europese initiatieven of ontwerpen. In die zin kan men niet echt spreken van een verdrag.

Bepaalde bedrijven in Vlaanderen zijn moeilijk vergelijkbaar met andere bedrijven in de wereld, omdat ze unieke producten maken of unieke processen toepassen. Daarbij denk ik bijvoorbeeld aan Agfa-Gevaert. Een eenvoudige ontheffing voor dergelijke niet-gestandaardiseerde procesindustrieën is niet de beleidsoptie. De niet-gestandaardiseerde processen zijn wel een moeilijkheid.

Of een procesinstallatie niet gestandaardiseerd is, met andere woorden niet voldoende vergelijkbaar met andere installaties, wordt in overleg tussen het bedrijf en het verificatiebureau bepaald. Binnen het convenant wordt dan de methode doorlichting gebruikt, waarbij gecontroleerd wordt of het bedrijf gebruikmaakt van de best beschikbare tech-

nieken die binnen een aanvaardbare termijn kunnen worden terugverdiend.

In een meerjarenafspraken zoals in Nederland wordt in Vlaanderen niet voorzien. Een mogelijkheid is wel de toepassing van het auditconvenant. Als het om functionele redenen wenselijk is dat een sector niet verdeeld wordt over twee convenants, kan in de commissie benchmarking overwogen worden om de betreffende bedrijven solidair tot het auditconvenant te laten toetreden. Het is niet de bedoeling om de taakstelling van het benchmarkingconvenant te versoepelen. Het niet toepassen van lineaire maatregelen betekent niet dat de doelstellingen worden verlaten.

Het is natuurlijk juist dat een convenant op basis van efficiëntie geen garantie biedt voor het halen van de nationale absolute doelstellingen, aangezien er geen beperkingen worden opgelegd aan de economische groei. Het opleggen van absolute caps aan individuele bedrijven of sectoren is evenmin een garantie voor het Kyoto-objectief. De groei van de wereldmarkt kan men niet beperken met maatregelen in één of in enkele landen. Dat zou slechts kunnen via rechtstreekse en gelijktijdige maatregelen in alle landen ter wereld. Dit is echter een onmogelijke taak.

Ik ben er sterk van overtuigd dat het geheel van de maatregelen in het ontwerp van het Vlaamse Klimaatbeleidsplan, indien correct uitgevoerd door alle partijen, een evenwicht vormt wat betreft de inspanningen van de diverse doelgroepen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik excuseer me nogmaals voor de complexiteit van deze zaak. Ik denk dat uit het antwoord van de minister duidelijk blijkt dat de regering inderdaad een realistische, pragmatische benadering voert. Het doemscenario, dat door sommige mensen uit de chemiesector wordt opgehangen, is dus niet terecht.

Het benchmarkingconvenant is echter nog niet helemaal afgerond. De chemiesector heeft wel gelijk dat er snel duidelijkheid moet komen. Zolang dit benchmarkingconvenant niet op papier staat, heeft men weinig vertrouwen. Ik begrijp de problemen in verschillende sectoren. Het is moeilijk om de verificatie 100 percent sluitend te maken. Ik hoop dat dit vrij snel kan worden afgerond zodat er hieromtrent duidelijkheid komt.

Malcorps

We zullen in dit parlement nog voldoende kansen krijgen om hierover ten gronde te discussiëren. Niemand zal betwijfelen dat er speciale maatregelen nodig zijn ten aanzien van energie-intensieve sectoren. We moeten er echter ook op toezien dat er een evenwichtige verdeling tot stand komt, en dat de inspanningen niet massaal worden afgewenteld naar andere sectoren zoals de transportsector, of nog gevaarlijker : naar de gezinnen. We zullen het geheel moeten bestuderen. Ten onrechte suggereert de sector soms dat de doelstellingen van Kyoto zelf in vraag moeten worden gesteld, of dat er massale bijkomende investeringen in kernenergie nodig zijn. Dat soort zaken moet worden ontkracht.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verleggen van pijpleidingen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verleggen van pijpleidingen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, collega's, deze vraag betreft een vrij lokaal probleem. Ik wil naar aanleiding van deze vraag ook ingaan op het thema van pijpleidingen als transportmodi in het algemeen. Ik heb aanvullend reeds een vraag gesteld aan minister Van Mechelen over het ruimtelijk beleid inzake pijpleidingen. Als inleiding in de materie start ik met het concrete dossier van Hingene.

Drie pijpleidingen, met name een propyleen- en een ethyleenleiding van NMP en een leiding voor vloeibare koolwaterstoffen van NV Fina, verbinden de Antwerpse haven met Feluy. De gebruikers zijn Fina Antwerpen Olefins, Borealis Kallo, Atofina Feluy, Fina Chemicals Antwerpen en Bpchem Feluy. Door de bouw van de zeesluis te Wintam, die werd geopend in 1997, en de bijhorende verlegde arm van het Rupelkanaal, liggen deze pijpleidingen

te Hingene in een zogenaamde zinkerbundel slechts 3 meter onder de bodem. Omwille van de veiligheid is er echter een diepte van 12 meter voorgeschreven. We zitten daar dus met een ernstig probleem.

Sinds 1997 is de locatie tijdelijk beveiligd met aanstoringen, een ankerverbod en regelmatige peilingen ter controle. NMP en Fina minimaliseren het risico op een ongeval. Toch is dit niet ondenkbeeldig. Bij remmanoeuvres met een slepend anker bestaat het gevaar dat leidingen worden gebroken. Iedereen is het erover eens dat dit een gigantische milieucatastrofe tot gevolg zou hebben. Het idyllisch landschap dat we kennen uit de tv-serie Stille Waters zou zwaar worden aangetast. Ook de economische gevolgen zouden niet te overzien zijn. De ondiepe ligging van de pijpleidingen verhinderen bovendien een verdere uitbaggering en een optimaal gebruik van de zeesluis. De grootste schepen tot 15.000 ton raken de sluis niet in. Zelfs schepen van 10.000 ton hebben problemen en krijgen slechts een tijdsvenster van één uur per dag om de gevaarlijke plaats te overschrijden.

Via een ministerieel besluit van 13 januari 1997 besliste het Vlaams Gewest de leidingen te verleggen op kosten van NMP en Fina. Deze maatschappijen weigerden echter te betalen en vochten de beslissing aan voor de Raad van State. De verleggingskosten zelf bedragen 200 miljoen frank, maar de totale kost voor de bedrijven zou oplopen tot 489 of zelfs 865 miljoen frank, afhankelijk van de timing voor de verplichte shutdown van de bedrijven. Als de shutdown voor de verlegging samenvalt met de normale shutdown voor het onderhoud van de installaties, kan de meerkost van een extra shutdown bespaard worden. De normale shutdown is gepland in 2006. Zolang wachten is echter niet aanvaardbaar gezien het veiligheidsrisico.

Dan begint weer een typisch Belgisch verhaal. In de loop van de procedure bleek dat het Vlaams Gewest in feite niet bevoegd is. De wet van 12 april 1965 is nog steeds van kracht zodat het om een federale bevoegdheid gaat. Volgens diezelfde wet is het overduidelijk dat NMP en Total Fina -Elf voor de kosten moeten opdraaien. De federale excellenties die verantwoordelijk waren voor het dossier tijdens de vorige legislatuur, met name de heren Di DiRupo en Delmotte, waren blijkbaar wel geneigd om de bedrijven, die te Feluy zijn gevestigd, tegemoet te komen en af te wachten. De huidige staatssecretaris ging daar niet in mee. Na aanslepende besprekingen tijdens dewelke geen akkoord werd bereikt, vaardigde hij op 15 februari 2002 het verleggingsbesluit uit. De bedoeling is de verleggings-

Malcorps

werken in de zomer van 2003 uit te voeren. Daartoe zou er een Protocol afgesloten worden met de privé-belanghebbenden en met het Vlaams Gewest. Voor het Vlaams Gewest zou dit rond zijn maar de eigenaars en gebruikers liggen nog dwars. Als er verder geprocedeerd wordt, blijft de onveilige situatie nog langer bestaan. Daarom wil ik de minister een aantal vragen stellen over deze case zelf en naar aanleiding hiervan ook over pijpleidingen in het algemeen.

Mijnheer de minister, kunt u verklaren hoe deze onveilige situatie is kunnen ontstaan ? Het is eigenlijk wel hilarisch. Hoe is het mogelijk dat de nodige bouwvergunningen voor de bouw van de zeesluis werden afgeleverd zonder dat deze kwestie afdoende geregeld was ? Dit ondanks het feit dat de noodzaak van de verlegging bleek uit het eigen veiligheidsrapport van de NV Zeekanaal.

Om de verlegging in de zomer van 2003 te halen, moet een strikte timing worden aangehouden, bijvoorbeeld inzake bouw- en milieuvergunningen en het bijhorende milieueffectrapport. Is het genoemde protocol rond ? Zijn er afdoende garanties van het Vlaams Gewest dat de timing kan worden gehaald ?

Zijn er geen bijkomende veiligheidsmaatregelen of transportbeperkingen nodig om in afwachting van de verlegging van de pijpleidingen alle risico's uit te sluiten ? A fortiori zou deze periode door procedurekwesties nog kunnen worden verlengd tot bijvoorbeeld 2006. Ik denk dat we absoluut moeten vermijden dat er een zwaar ongeval zou gebeuren met alle gevolgen van dien.

Voorziet u in een soortgelijke operatie met een federaal ministerieel besluit voor de verlegging van de pijplijnen en de afsluiterpost voor de aanleg van de ringdijk op de Kruibeekse potpolder ? Of wordt een poging ondernomen om één en ander nu in overleg met de sector te integreren ?

Bent u het met mij eens dat de aanvang van infrastructuurwerken voor containeroverslag of andere industriële bedrijvigheid niet kan op het westelijke deel van het Zuidelijk Eiland, zolang de verlegging van de pijpleidingen niet is gerealiseerd ?

Vervolgens kom ik tot twee vragen over pijpleidingen in het algemeen. Het feit dat de verlegging van deze leidingen via een federaal besluit moest worden geregeld, is zoveel als een anachronisme en is vooral totaal onlogisch gezien de andere geweste-

lijke bevoegdheden. Bent u vragende partij om deze bevoegdheid naar de gewesten te halen ? Worden daartoe stappen ondernomen ?

De sector van de pijpleidingen FETRAP1 vraagt meer ligzekerheid voor haar leidingen, gezien het om een van de meest milieuvriendelijke vervoersmodi zou gaan. De opbrengst van eventuele gewestelijke retributies op leidingen zou eventueel kunnen worden aangewend om tussen te komen in toekomstige verplaatsingskosten. Daarover heb ik reeds een vraag gesteld aan minister Van Mechelen op 31 december 2001. Blijkbaar wilt u via een eigen besluit gewestelijke retributieheffingen op pijpleidingen naast gewestwaterwegen invoeren en op termijn ook de mogelijkheid openen voor gemeentelijke retributieheffingen op pijpleidingen of andere leidingennetwerken naast gemeentewegen of op gemeentelijke gronden. Dit laatste is ondermeer bedoeld als gedeeltelijke compensatie van vroegere gemeentelijke opbrengsten uit electriciteitsintercommunales.

Aan welke bedragen van gewestelijke of gemeentelijke retributieheffingen op pijpleidingen wordt gedacht ? Wordt daarbij rekening gehouden met de federaal te betalen distributietarieven ? Wordt eventueel een deel van de opbrengst opzij gezet voor een fonds ter financiering van verleggingskosten ? Als de pijpleidingenmaatschappijen volledig voor alle verleggingskosten moeten blijven instaan, welke bijkomende garanties inzake ligzekerheid kunnen hen dan gegeven worden ? Dit moet uiteraard worden beslist in overleg met de minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, bij de aanvang van de bouw van de nieuwe zeesluis eind jaren zeventig behoorde het niet tot de normale praktijk dat voor de bouw van een openbaar infrastructuurwerk een bouwvergunning werd gegeven. Voor de bouw van de sluis te Wintam werd dan ook geen bouwvergunning toegekend, en dus konden er ook geen voorwaarden in worden opgenomen.

Bij de bouw van de toevaaargeul aan de Scheldekant van de sluis werd uitgegaan van het beginsel dat de NMP en de NV Fina op verzoek van de overheid de leidingen zouden moeten verplaatsen. Op 13 januari 1997 werd inderdaad in een ministerieel besluit door de Vlaamse regering beslist om de leidingen te laten verplaatsen en om de federale bevoegde instanties het verplaatsingsbevel te laten

Stevaert

uitvaardigen. De federale overheid heeft deze kwestie evenwel in beraad gehouden.

Tot enkele weken voor de publicatie van het ministerieel besluit van staatssecretaris Deleuze van 4 maart 2002 tot verplaatsing van de leiding, werden door de administratie Waterwegen en Zeewezen en door kabinetsleden van staatssecretaris Deleuze nog diverse pogingen ondernomen om tot een consensus te komen met de pijpleidingenbeheerders en -eigenaars over de verplaatsing. Deze laatsten bleven echter onbeweeglijk. In principe willen ze niet verplaatsen omdat ze twijfels hebben over de veiligheid. Hun stelling is dat ze pas zullen verplaatsen als zowel de verplaatsingskosten als alle rechtstreekse en onrechtstreekse schade volledig door het Vlaams Gewest worden vergoed. Dit is volgens de wet niet mogelijk. De door hen reeds acht jaar gevoerde obstructiestrategie zetten ze nu voort via procedures voor de Raad van State en een kortgeding voor de burgerlijke rechtbank. De afloop van deze procedures zal bepalend zijn.

Door de administratie werden de nodige peilingen uitgevoerd om de juiste ligging van de pijpleiding en haar dekking te bekijken. Dit onderzoek werd uitgevoerd als voorzorgsmaatregel. Hieruit is gebleken dat de dekking op de pijpleiding op sommige plaatsen duidelijk onvoldoende was. Dit werd onmiddellijk gemeld aan de pijpleidingbeheerders, die geruime tijd nadien de nodige bestorting hebben laten uitvoeren. Deze bijbestorting was een eerste conserverende maatregel om de onmiddellijke risico's uit te schakelen. De toegang tot de sluis is niet volledig vrijgebaggerd als voorzorgsmaatregel. Hierdoor wordt het risico verminderd. Een verplaatsing van de pijpleidingen blijft echter noodzakelijk uit veiligheids- en ecologische overwegingen en om de dure overheidsinvestering van de nieuwe zeesluis en kanaal maximaal te benutten. Het risico van een aanvaring met deze te hoog liggende leiding blijft bestaan.

Het Vlaams Gewest is nooit in gebreke gebleven om deze problematiek in overleg en met het oog op consensus met de pijpleidingeneigenaars en -beheerders aan te pakken. In de volgende weken vindt in het dossier KBR opnieuw een dergelijk overleg plaats, maar de houding en de tactiek van de sector is van vergadering tot vergadering vaak wisselend en onvoorspelbaar en beïnvloedt als dusdanig de afwikkeling van het dossier.

Er bestaat geen verband tussen beide dossiers. Het al of niet ontwikkelen van het zogenaamde Zuide-

lijk Eiland te Bornem staat los van het verleggen van de pijpleidingen. Zoals reeds werd aangestipt, is de scheepvaart van en naar het Zeekanaal aan beperkingen onderhevig zolang de leidingen niet verplaatst zijn. Dit belet niet dat in de huidige omstandigheden scheepvaart van en naar het Zeekanaal en dus ook van en naar het te ontwikkelen deel van het Zuidelijk Eiland mogelijk is.

De ligging of het traject van een gasvervoerinstallatie is onderworpen aan de wet van 12 april 1965 en ressorteert onder de minister tot wiens bevoegdheid de energie behoort. Wijzigingen aan de ligging of het traject van een gasvervoerinstallatie zijn onderworpen aan het koninklijk besluit van 15 maart 1966 tot wijziging van de ligging of het traject van een gasvervoerinstallatie ter uitvoering van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen. Tot op heden blijft deze aan gelegenheid een federale materie, die niet naar de gewesten werd overgeheveld. Na de recente regionaliseringsgolf lijkt een discussie over de overheveling van deze materie naar de gewesten me niet aan de orde.

De toelating om leidingen aan te leggen in het openbaar domein wordt gegeven met een preciaire vergunning. Die impliceert dat in het openbaar belang de vergunninghouder verplicht is zijn leiding te verplaatsen als hij hiertoe opdracht krijgt van de betrokken overheid. De vergunningsplicht voor het aanleggen van leidingen in het openbaar domein is decretaal bepaald. Het uitvoeringsbesluit waarnaar werd verwezen geeft alleen uitvoering aan het decreet. Voor de waterwegen werden de tarieven vastgesteld in het besluit van de Vlaamse regering van 16 maart 1994.

Om de uitvoering van het decreet binnen het departement LIN te uniformeren, was het noodzakelijk om ook voor de wegen een uitvoeringsbesluit op te maken. Omwille van de uniformiteit en de klantgerichtheid werd geopteerd een gezamenlijk besluit voor wegen en waterwegen op te maken, dat thans door de Vlaamse regering is goedgekeurd. De tarieven zijn in dit besluit bepaald en kunnen daar geraadpleegd worden.

Binnen de VVSG onderzoekt men momenteel de mogelijkheid om ook een retributiebesluit voor de aanleg van kabels en leidingen langs gemeentewegen op te maken. Een retributie is een vergoeding voor een bewezen dienst. De aanwezigheid van kabels en leidingen in het openbaar domein verhoogt de kosten voor de aanleg van infrastructuur sterk, zodat een retributie zeker gerechtvaardigd is.

Stevaert

Het beheer van het patrimonium is een gewestelijke materie, die onafhankelijk is van de fiscaliteit die door de federale overheid wordt toegepast. De inkomsten uit de retributies voor het gebruik van het gewestelijk domein komen ten gunste van het Vlaams Infrastructuurfonds, zodat die kunnen worden aangewend voor nieuwe investeringen. Het Vlaams Infrastructuurfonds voorziet wel in subsidies aan provincies, gemeenten en verenigingen van gemeenten voor de uitvoering van door het gewest bevolen verplaatsingen van gas-, elektriciteitsleidingen en rioleringen. In subsidies ten aanzien van privé-organisaties is niet voorzien voor verleggingskosten. Bijkomende garanties inzake ligzekerheid kunnen niet worden gegeven gelet op het precaire karakter van de toekenning van dergelijke vergunningen.

Het lijkt me niet aangewezen om het huidige gangbare systeem te wijzigen door de overheid mee te laten financieren voor de verplaatsingskosten zonder het hele stelsel opnieuw te concipiëren. Er dient immers steeds een evenwicht te bestaan tussen ondermeer de hoogte van de retributie, de kosten voor het gewest voortvloeiend uit de aanwezigheid van pijpleidingen, de verplaatsingskosten en de ligzekerheid.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik heb eindelijk een materie gevonden die ik eventueel wil regionaliseren en de minister niet. Dat is wat verbazend.

De obstructiepolitiek die nu wordt gevoerd door de pijpleidingsmaatschappijen is schandalig, zeker in het licht van de veiligheidsrisico's die worden bevestigd door de minister. Maar los daarvan kan men in het algemeen stellen dat pijpleidingen een milieuvriendelijke transportmodus kunnen zijn. We moeten erop toezien dat dit transportsysteem, dat in de toekomst heel wat vrachtwagenverplaatsingen zou kunnen vermijden, voldoende garanties krijgt. Die ligzekerheid is daar toch een belangrijk element bij. Hoe de overheid een en ander zal regelen, is een andere zaak.

Het is wellicht inderdaad niet opportuun om Totalfina te subsidiëren. Dat zou me ook wat tegen de borst stuiten, maar het is anderzijds wel belangrijk dat er iets zou kunnen worden afgesproken over de ligzekerheid. Daarom pleit ik ervoor om de bevoegdheden inzake pijpleidingen zoveel mogelijk op één niveau samen te brengen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.22 uur.*
