C279 – OPE29

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2001-2002

2 juli 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

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 en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de dringende nood aan een maatschappelijk debat over Kyoto

Vraag om uitleg van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de activiteiten van een Vlaams Forum voor de Luchtvaart

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de A12 ten noorden van Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het ongenoegen bij het personeel van De Lijn over onaangepaste werkkledij in de zomer

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het genereren van extra automobiliteit door de herinrichting van de N41 en N42 in Oost-Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kostprijs van de liberalisering van de energiemarkt voor de steden en gemeenten

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsag 2 juli 2002

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Johan Malcorps

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.16 uur.*

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 en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de dringende nood aan een maatschappelijk debat over Kyoto

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 en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de dringende nood aan een maatschappelijk debat over Kyoto.

Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, als Vlaanderen de Kyotonorm wil behalen, moet het daar nu werk van maken en niet over een half jaar of 12 maanden. Zoals de hier aanwezige collega's weten, trap ik daarmee een open deur in. Een aantal onder hen hebben al meermaals eenzelfde discours gehouden. Zowel de regering als de meerderheid denken hier echter niet altijd op dezelfde wijze over na. Van grote eensgezindheid of eenduidigheid wordt er in elk geval geen blijk gegeven, intern noch extern, terwijl elke verloren dag handenvol geld zal kosten.

De anekdote die ik nu aanhaal, toont aan hoe er in België en Vlaanderen wordt omgegaan met het Kyotoprotocol. Twee weken geleden stond er in de krant dat de staatssecretaris voor Energie en Duurzame Ontwikkeling, de heer Deleuze, met een groepje studenten een weddenschap had afgesloten over de Kyotonorm. De studenten hadden gezegd dat ze in 6 maanden tijd 8 percent minder CO_2 zouden produceren. Via die uitdaging wilden ze hun bezorgdheid over het broeikasteffect laten blijken en aantonen dat ze in slechts 6 maanden datgene zouden realiseren waarover de regering blijkbaar nog niet eens nadenkt. Staatssecretaris Deleuze heeft de uitdaging verloren. Als tegenprestatie zal hij de studenten vergasten op een saxofoonconcert. Besturen is een ernstige zaak. Voor heel wat thema's kiest paars-groen echter voor show en spektakel.

Het uitstellen van de implementatie van het Kyotoprotocol is niet meer of minder dan uitstel van executie. Hoe langer we broeikasgassen blijven uitstoten, hoe hoger achteraf de factuur en hoe ingrijpender de maatregelen zullen zijn.

Mijnheer de minister, waarom wordt er niet sneller werk van de zaak gemaakt ? Het probleem voor zich uitschuiven terwijl de tijd kostbaar is, kan toch niet door de beugel. Op 30 januari 2002 heeft het parlement het Kyotoprotocol goedgekeurd. Zowel de federale als de regionale regeringen hebben zich geëngageerd om een ambitieuze doelstelling na te streven. De uitdagingen die moeten worden aangegaan, zijn bekend. Tegen 2012 moet België de uitstoot met 7,5 percent verminderen ten opzichte van het referentiejaar 1990. Ondertussen is die uitstoot met 15 percent gestegen. Op wereldvlak kan men hier de nadelige gevolgen van vaststellen.

Na de ratificatie van het protocol door alle parlementen in dit land en de verwachte inwerkingtreding ervan, worden de verplichtingen toch wel bindend. Dat dit geen gemakkelijke klus wordt, was al van het begin duidelijk. Precies daarom is het echter zo verwonderlijk dat aan de bevolking niet wordt gezegd welke acties noodzakelijk zijn. Een van de meest dringende zaken is ongetwijfeld het

Merckx-Van Goey

voeren van een breed maatschappelijk debat. Er moet worden nagegaan hoeveel elke sector of doelgroep moet bijdragen om de Belgische en Vlaamse Kyotonorm te realiseren. Hier en daar rijst er wel protest tegen die norm. Een aantal mensen vindt dat het gevaar van de broeikasteffecten niet opweegt tegen de economische belangen. Nochtans zou een ambitieus klimaatbeleid heel wat nieuwe jobs creëren en zou het een positieve impact hebben op de werkgelegenheid.

In België en Vlaanderen is de situatie nog niet zo gunstig. Uit berekeningen en studies blijkt dat de inspanning die België zou moeten leveren en de kostprijs van die reductie heel wat hoger zou liggen dan in verscheidene ons omringende landen. Er zijn heel wat discussies aan de gang over de emissierechten en de handel erin.

We horen ook heel wat over de benchmarkingconvenants en er zijn al heel wat vragen over gesteld. Al bij al moeten we echter vaststellen dat het debat alleen bilateraal wordt gevoerd met bepaalde sectoren. Om voor het klimaatbeleid een maatschappelijk draagvlak te creëren, is er nochtans meer nodig. Voor het realiseren van de doelstellingen en voor het voeren van een klimaatbeleid is zo'n maatschappelijk draagveld zeker aangewezen.

Mijnheer de minister, dit publiek debat moet in elk geval worden gevoerd. Daar bestaan instanties en structurele mogelijkheden voor. Hoe zullen die worden ingezet ? Komt bijvoorbeeld het Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek (VIWTA) aan bod in de wijze waarop de regering een publiek debat wil organiseren ?

Hoe zal de verdeling van de inspanningen over de verschillende sectoren aan het publiek worden uitgelegd ? Om een maatschappelijk draagvlak te creëren, is dat nodig. Vorige vrijdag bij de discussie hier in het Vlaams Parlement naar aanleiding van de voorstelling van het boek van medewerkers van de SERV, is uitdrukkelijk gesteld dat er zeker ook een ethische dimensie is aan de verdeling van de inspanningen tussen de sectoren. Hoe zal de regering ervoor zorgen dat die dimensie niet verloren gaat ? Welke stappen worden genomen om dat mogelijk te maken ?

Er kan veel worden gediscussieerd over de wetenschappelijke criteria voor kostenefficiëntie en -effectiviteit van het emissiereductiebeleid van de zes broeikasgassen, maar als dat de enige criteria zijn, dan vragen we ons af hoe duidelijk zal worden gemaakt dat een deel van de inspanningen in Vlaanderen zelf zal moeten worden geleverd. Hoe worden de baten van het klimaatbeleid voor de volksgezondheid onderzocht ?

Welke concrete stappen zijn er al genomen ? Wat zal er nog worden gedaan ? Hoe zullen de doelstellingen per regio worden bepaald ? Hoe zit het met de verdeling over de verschillende sectoren ? Wanneer wil de overheid dat breed maatschappelijk debat voeren ? Hoe en volgens welke kalender zal dat gebeuren ?

Hoe staat u tegenover de benchmarkingconvenants ? Heeft de regering al een idee van de inspanningen die moeten worden geleverd om de norm te halen ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mevrouw Merckx vraagt terecht om een breed maatschappelijk debat over deze materie. Bij de Vlamingen is nog veel te weinig doorgedrongen wat de gevolgen zullen zijn van het broeikaseffect, zelfs als we de huidige Kyotodoelstellingen halen, want volgens het IPCC zijn die intussen achterhaald.

Zo zullen de kustpolders verzilten door de stijging van de zeespiegel, of zal, zoals vorige week is gepubliceerd in het recentste nummer van Science, het aantal ziekteverschijnselen in onze gewesten drastisch toenemen als gevolg van de minieme stijging van de temperatuur. Die elementen zijn bij de mensen veel te weinig bekend. Er is dus inderdaad nood aan een breed maatschappelijk debat om de kennis van de bevolking over al deze gevolgen van het broeikaseffect en van het niet nemen van maatregelen te optimaliseren.

De doelstelling van 7,5 percent is inderdaad tamelijk ambitieus. Oorspronkelijk was er door neutrale en objectieve onderzoeksinstellingen berekend dat België een reductie van de hoeveelheid broeikasgassen met 15 percent moest behalen. Het is niet aan mij om de vorige regering goed te praten, maar die reductiedoelstellingen werden wel toen vastgelegd. Vermits de doelstelling van 15 percent reductie na verschillende vergaderingen tot 7,5 percent is herleid, kunnen we niet zeggen dat er slecht is onderhandeld.

Tijdens de vergadering in de Schelp met de SERV vorige week bleek er voor het huidige Vlaamse klimaatplan toch een grote steun te bestaan.

Glorieux

Ik ben ervan overtuigd dat elke sector inspanningen zal moeten leveren voor de verdeling van de lasten. Geen enkele sector mag worden vrijgesteld. Er moet in elke sector ook een potentieel aan energiebesparing zijn.

Vlaanderen kan zich niet helemaal verbergen achter flankerende maatregelen die uitgaan van het federale of Europese niveau. Omtrent een aantal zaken, die voor 100 percent tot onze bevoegdheid behoren, hebben we nog niet veel baanbrekend werk verricht. Dit is in tegenstelling met de revolutionaire doorbraak inzake de hernieuwbare energiebronnen, waar we de 3-percentregel hebben geforceerd. Op het vlak van rationeel energiegebruik, energiebesparing inzake transport of de huishoudelijke sector et cetera bestaat er zeker nog heel wat onbesproken terrein.

De Vlaamse regering moet dringend nadruk leggen op het bereiken van een akkoord inzake de lastenverdeling binnen de verschillende gewesten. Hierop moeten we echt aandringen. We moeten tenminste de stabilisatiedoelstelling eigenhandig realiseren. Ze mag dus geen deel uitmaken van de lastenverdeling. Een nulniveau moeten we zelf kunnen realiseren. Het nastreven van de -7,5 percent kan wel deel uitmaken van onderhandelingen.

De federale flankerende maatregelen zijn inderdaad nodig. De CO_2-taks is volgens mij de enige maatregel die resultaat zal opleveren en is absoluut noodzakelijk. Daarom vraag ik dat de Vlaamse regering bij de federale regering aandringt opdat die CO_2-taks er ook zou komen.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik wilde even reageren op wat mevrouw Merckx juist zei. Ik denk dat een debat aangewezen is. De beslissing om het Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek bij het debat te betrekken, is niet echt een regeringsaangelegenheid. Het betreft immers een parlementair instituut. Daarom moet het Vlaams Parlement zich hierover uitspreken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het Kyotoprotocol werd op 30 januari 2002 in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement goedgekeurd. Op dit ogenblik heeft de task force 'Klimaatbeleid Vlaanderen', het overlegorgaan tussen administraties, kabinetten en openbare instellingen, reeds een eerste versie van het Vlaams Klimaatbeleidsplan opgesteld. Deze versie werd de voorbije maanden verder besproken en verfijnd tijdens interkabinettenvergaderingen. Op 28 juni werd het plan principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Het ontwerp Vlaams Klimaatbeleidsplan is de eerste stap in de bijdrage van Vlaanderen tot de Kyotonorm. Aangezien er nog geen beslissing is genomen over het aandeel van de gewesten, is de tijdshorizon van het huidig ontwerp Vlaams Klimaatbeleidsplan het jaar 2005. In afwachting van een lastenverdeling tussen de gewesten, heeft de Vlaamse regering immers als tussentijdse doelstelling vooropgesteld dat de uitstoot van broeikasgassen tegen 2005 teruggedrongen moet worden tot op het niveau van 1990. Het ontwerp Vlaams Klimaatbeleidsplan wordt een van de volgende dagen voor advies voorgelegd aan de SERV- en MINA-raad. Na het zomerreces wordt het plan in het Vlaams Parlement besproken en vervolgens zal het definitief worden goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Bij de goedkeuring van het plan krijgen de administraties en openbare instellingen de opdracht om de projecten verder te concretiseren en te bekrachtigen via geëigende procedures inzake regelgeving, begroting en personeelsplannen. De uitvoering van de projecten zal van nabij worden opgevolgd door de task force, die jaarlijks in februari een voortgangsrapport aan de Vlaamse regering zal voorleggen. Het voortgangsrapport zal ook een geactualiseerde versie van het Vlaams Klimaatbeleidsplan bevatten met nieuwe maatregelen en projecten. Het plan zal de volgende jaren ook inspelen op nieuwe ontwikkelingen op federaal, Europees en internationaal vlak. De tijdshorizon en de projecten in het plan moeten worden herzien na de onderhandelingen over het aandeel van Vlaanderen in de Kyotonorm. Vlaanderen zal pleiten voor een gelijkwaardige lastenverdeling als meest kostenefficiënte manier om de reductie-inspanningen te verdelen.

De Vlaamse regering zal via de overlegorganen een actieve rol spelen in het totstandkomen van belangrijke federale maatregelen op het vlak van energie, transport, fiscaliteit en productnormering. Dit zal een voortdurende bijsturing vragen van het Vlaams Klimaatbeleidsplan. Ten slotte zal de Vlaamse regering een standpunt uitwerken omtrent de deelname aan de flexibele mechanismen die worden voorzien in het Kyotoprotocol.

Stevaert

Over de lastenverdeling tussen de gewesten moet nog worden onderhandeld. De Vlaamse regering heeft in april 2001 reeds gesteld dat een gelijkwaardige lastenverdeling noodzakelijk is om de kosten van het Kyotoprotocol voor België als geheel te beperken. De reducties moeten plaatsvinden waar ze het goedkoopst zijn. Het Vlaamse voorstel zal rekening houden met de energie-intensiteit, de concurrentiepositie en de economische draagkracht van de Vlaamse sectoren. De minister-president kreeg op 29 juni jl. van de Vlaamse regering de opdracht om daarvoor een strategie uit te werken.

Het totale reductiepotentieel van de projecten in het ontwerp Vlaams klimaatbeleidsplan wordt geraamd op ongeveer 5.270 kiloton CO_2-equivalent tegen 2005. De energiesector draagt 40 percent van de reductie-inspanningen, die voornamelijk via het systeem van groenestroom- en warmtekrachtcertificaten worden gerealiseerd. Van de emissiebeperking zal 25 percent plaatsvinden in de residentiële sector. Daarna volgen de industrie en de tertiaire sector elk met 15 percent en de landbouw met 5 percent. Aan de transportsector werd nog geen reductiepotentieel toegewezen aangezien dit afhankelijk is van de goedkeuring van het Mobiliteitsplan door de Vlaamse regering. Bij de volgende editie van het Vlaams Klimaatbeleidsplan zullen concrete maatregelen met reductiepotentieel voor deze sector worden opgenomen.

De verdeling van het reductiepotentieel in 2005 over de diverse sectoren is sterk vertekend door de verschillende stadia waarin de projecten zich bevinden. Een aantal maatregelen met belangrijk reductiepotentieel op langere termijn bevinden zich nog in voorbereiding en zullen pas vanaf 2005 op kruissnelheid komen. Zo wordt bijvoorbeeld verwacht dat de reductie-inspanningen in de industrie door het afsluiten van convenants 5 keer hoger zullen liggen in 2012 dan in 2005. Bovendien zullen bij de jaarlijkse actualiseringen van het klimaatbeleidsplan voor diverse sectoren nieuwe projecten worden toegevoegd op basis van beleidsstudies en praktijkervaring.

Het Vlaams Klimaatbeleidsplan is een dynamisch plan, dat voortdurend zal worden bijgestuurd en uitgebreid. Bij de evaluaties zullen de verschillende doelgroepen steeds worden betrokken. Maatregelen hebben pas succes als de maatschappelijke actoren zich ook voldoende verantwoordelijk voelen voor het klimaatprobleem. Omtrent het ontwerp van het Vlaams Klimaatbeleidsplan kan de volgende maanden worden gediscussieerd in de SERV, de Mina-Raad en het Vlaams Parlement.

Wat de industrie betreft, zijn er geen absolute reductiedoelstellingen. Onze grote industriële bedrijven zijn immers erg afhankelijk van energie en werken op sterk concurrentiële, internationale markten. Absolute doelstellingen zouden de ontwikkeling van de energie-intensieve industrie in Vlaanderen bemoeilijken. Daarom werd er geopteerd voor energie-efficiëntiedoelstellingen, die bovendien rekening houden met de technische en de economische realiteit. Deze doelstellingen worden vastgelegd in een vrijwillig akkoord tussen het Vlaams Gewest en een bedrijf, een zogenaamd benchmarkingconvenant, waarin het bedrijf zich verbindt om de wereldtop inzake energie-efficiëntie te behalen. De benchmarkingconvenants laten ook toe om rekening te houden met de inspanningen die de bedrijven reeds vroeger hebben geleverd. Bedrijven die nog niets hebben ondernomen, moeten de grootste inspanningen leveren.

Het ontwerp van benchmarkingconvenant zal nog voor het zomerreces aan de Vlaamse regering worden voorgelegd voor principiële goedkeuring. Het benchmarkingconvenant zal in eerste instantie aangeboden worden aan bedrijven met een energiegebruik van meer dan 0,5 petajoule per jaar. Een petajoule bedraagt ongeveer 12.000 ton olie. Het convenant is in essentie een alternatief voor CO_2-energietaksen. Hierbij wordt een win-winsituatie nagestreefd. De overheid bereikt per bedrijf meer emissievermindering dan met een algemene taksmaatregel. Het bedrijf besteedt het geld aan toekomstgerichte innovatie in plaats van aan onproductieve taksen. Om de wereldtop te bereiken, moeten de bedrijven wel maatregelen nemen die ze, omwille van de terugverdientijd of technische risico's, anders niet zouden nemen. De vrijstelling van taksen is de nodige compensatie hiervoor.

De benchmarkingconvenants bezitten ook een belangrijke troef in een systeem van verhandelbare emissierechten. Ze kunnen immers worden gebruikt om de initiële emissierechten toe te kennen. Dit is eerlijker dan de emissierechten toe te wijzen op basis van de historische uitstoot. Dit laatste houdt immers een beloning in van de bedrijven die in het verleden geen inspanningen hebben geleverd.

Om de Kyoto-norm te halen, zal de Vlaamse overheid kostenefficiënte instrumenten uitwerken om de diverse doelgroepen in Vlaanderen aan te sporen en desnoods te verplichten hun verantwoordelijkheid in het klimaatbeleidsplan op te nemen.

Stevaert

Concreet zal de Vlaamse overheid ook een voorbeeldrol vervullen inzake energiegebruik. Zo zal een beleidsplan worden uitgevoerd om het energiegebruik in de 100 grootste administratieve gebouwen met 10 percent te verminderen tegen 2004. De Vlaamse overheid biedt haar ambtenaren ook gratis openbaar vervoer aan en sensibiliseert hen om zich energiezuinig te gedragen op kantoor en thuis.

De voorzitter : Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord.

U hebt gezegd dat het maatschappelijk debat zal worden voorgelegd aan de SERV, de MINA-raad en het Vlaams Parlement. Schuift u hiermee de opdracht om het publiek debat te voeren door naar deze drie instanties ? Het publieke debat over leefmilieu wordt soms op een specifieke manier gevoerd omdat de plannen ter inzage liggen en besproken moeten worden. Ik heb u alleen deze drie instanties horen vermelden. Daarom dring ik aan om meer inhoud te geven aan dit publiek debat en concretere voorstellen daaromtrent te doen.

Heb ik goed begrepen dat de minister-president sedert 29 juni op vraag van de regering de verantwoordelijkheid draagt om een strategie uit te werken voor de verdere uitwerking en opvolging van dit klimaatbeleidsplan ? Er moet inderdaad een zekere begeleiding zijn. Maar in hoeverre is er dan een garantie dat de twee beleidsdomeinen, namelijk energie en leefmilieu, ook effectief geconcretiseerd en geïmplementeerd worden ? Wil dit zeggen dat we in de toekomst de minister-president zullen moeten raadplegen omtrent strategische vragen ?

U zegt dat de task force een belangrijke rol speelt. De uitvoering van het klimaatbeleidsplan zal ook middelen vragen. Aangezien de middelen schaars zijn, moet er toch goed overleg over de inzet van die middelen plaatsvinden. Zal dit dan door enerzijds de task force en anderzijds de minister-president worden bepaald ?

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Merckx, minister-president Dewael heeft van de Vlaamse regering de opdracht gekregen om het dossier over de verdeling tussen de gewesten op te volgen en op te lossen. Het is terecht dat de ‘coach’ deze taak heeft gekregen. Inhoudelijk blijven de bevoegdheden in hoofdzaak bij minister Dua en mezelf.

U had ook een opmerking over de SERV, de MINA-raad, en dergelijke. Het is aan het parlement om zijn werkzaamheden te regelen. Ik doe daar geen uitspraak over.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de activiteiten van een Vlaams Forum voor de Luchtvaart

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Den Heuvel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de activiteiten van een Vlaams Forum voor de Luchtvaart.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega’s, einde 2000 werd op uw voorstel overgegaan tot de oprichting van een Vlaams Forum voor de Luchtvaart, waarin de volgens u voornaamste actoren op het vlak van de luchtvaart en de luchthavens in Vlaanderen zouden worden opgenomen.

Het forum heeft de opdracht advies te verstrekken over het toekomstig luchtvaart- en luchthavenbeleid in Vlaanderen. Een van de opdrachten van het forum is ‘de uitwerking van een geïntegreerd luchthavenbeleid in Vlaanderen, waarbij zowel de luchthaven Brussel Nationaal als de regionale luchthavens Oostende en Antwerpen en de intercommunale luchthaven van Kortrijk-Wevelgem in aanmerking worden genomen De adviezen daarover moeten de Vlaamse overheid meer inzicht geven in de sociaal-economische opportuniteiten van onze luchthavens en de impact van hun verdere ontwikkeling.’

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer treedt als voorzitter op.*

Mijnheer de minister, wat is de huidige samenstelling van het forum en wie is de voorzitter ? Welke activiteiten heeft het forum tot nu toe ondernomen ? Welke adviezen werden afgeleverd ? Kunnen ze ter beschikking van het parlement worden

Van Den Heuvel

gesteld ? Zijn de vertegenwoordigers in het forum betrokken bij de huidige problematiek van de luchthavens van Oostende en Deurne. Indien ja, op welke wijze ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het forum wordt voorgezeten door professor Wymeersch. Ik zal de tabel met de volledige samenstelling van het forum doorgeven aan het commissiesecretariaat.

Het Vlaams Forum voor de Luchtvaart vergaderde op 10 juni 2002. Tijdens deze installatievergadering was er een korte toelichting van de luchthaven- en luchtvaartproblematiek door de leden. Hierbij kwamen een aantal thema's aan bod, zoals luchthavenontwikkeling, milieuhinder, ruimtelijke ordening, tewerkstelling en scholing. Tijdens deze eerste vergadering werd besloten een inventaris te maken van alle luchtvaartgebonden plaatsen in Vlaanderen. Er moet ook een overzicht worden gemaakt van de beschikbare rapporten in verband met de luchthavenproblematiek. Het Waalse en Nederlandse luchthavenbeleid zal worden toegelicht door gastsprekers.

Aangezien het forum nog maar één keer vergaderde, zijn er nog geen adviezen geformuleerd.

Het is als dusdanig niet betrokken bij de huidige problematiek inzake de luchthavens van Oostende en Deurne. Diverse leden van het forum hebben evenwel de uitdrukkelijke vraag gesteld naar een duidelijk – positief – signaal van de overheid in verband met de uitbouw van beide luchthavens. Het is uiteraard de bedoeling dat het forum binnen afzienbare tijd een advies over de toekomstige ontwikkeling van beide luchthavens formuleert.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer de minister, ik dacht dat er al een grote activiteit was ontwikkeld. Het verbaast met dat dit nu pas gebeurt. Er zal wel een reden voor zijn. Het is belangrijk dat er tijdens de besprekingen in het parlement over de toekomst van de luchthavens rekening wordt gehouden met de adviezen.

Tijdens een vorige bespreking in deze commissie hebt u aangegeven dat de rapporten over Oostende en Deurne zouden worden besproken. Ik neem aan dat u uw woord gestand zult houden. Ik stel voor een algemeen Vlaams luchthavenbeleid uit te werken. Het is geen goed idee ad-hocbeslissingen over de luchthavens te nemen.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Van Den Heuvel, ik neem akte van uw bekommernis.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de A12 ten noorden van Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de A12 ten noorden van Antwerpen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, We hebben reeds een aantal keren gediscussieerd over de toestand van het noordelijk gedeelte van de A12 en de moeilijke situatie in Stabroek en Kapellen.

Vroeger was de toestand al vrij ernstig. Het rechttrekken van de Leugenbergbocht heeft er wel voor gezorgd dat het verkeer op de A12 veel vlotter verloopt. Het gevolg ervan is echter dat het verkeer vanuit de Noorderkempen, namelijk Stabroek, Kapellen, Essen en Wuustwezel richting haven en stad, sterk wordt gestremd. Mijnheer de minister, de burgemeester van Stabroek heeft uw voorganger tijdig op het probleem gewezen. Er werd echter niet op tijd een oplossing aan gegeven. Toen men merkte dat de situatie onhoudbaar was, heeft men snel een aantal noodoplossingen gevonden. Zo werd in een aantal bijkomende op- en afritten voorzien.

Ondertussen wordt er een streefbeeldstudie gemaakt. In het kader daarvan worden er verscheidene oplossingen naar voren geschoven. Alleen valt het op dat elke mogelijkheid steeds een ander probleem creëert. Als een dogma wordt gesteld dat het aantal op- en afritten niet mag toenemen. Ze zouden zelfs moeten worden beperkt. Indien dit ge-

Caluwé

beurt, dan zal elke oplossing ervoor zorgen dat de knelpunten gewoon naar elders verschuiven.

Mijnheer de minister, klopt het dat er bij het kiezen van een bepaalde oplossing voor het noordelijk gedeelte van de A12 moet worden afgestapt van de regel dat er op autosnelwegen pas om de 5 tot 10 kilometer een knooppunt mag worden aangelegd ? Ook de fietsers die richting haven rijden, worden geconfronteerd met problemen. De A12 vormt op dit ogenblik samen met het kanaaldok een natuurlijke belemmering. Vroeger was dat niet het geval omdat de A12 toen op verscheidene plaatsen kon worden overgestoken. Dat aantal is nu fel verminderd. Welke oplossingen denkt u op korte termijn te kunnen bieden aan de fietsers ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, deze studie en de scenario's die werden uitgeprobeerd, bieden genoeg stof voor discussie. Verscheidene gemeentebesturen werden reeds bij de zaak betrokken. In het uittreksel uit de notulen van de recente vergadering van het schepencollege van de gemeente Stabroek, waar het mobiliteitsprobleem het meest nijpend is, blijkt dat er toch enige beweging is gekomen in de geesten. Zo staat er dat een nieuwe verbindingsweg tussen de A12 en de N111 niet echt nodig is. Er wordt daarentegen gepleit voor een verbetering van de bestaande wegen en doortochten door Stabroek en Hoevenen. Voorstellen A en C worden afgewezen. Voorstel B is wel aanvaardbaar als er aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Zo mag er niet in een ontsluiting worden voorzien aan de noordzijde van Stabroek en moet er worden gezorgd voor een volwaardig complex aan Leugenberg. Enkel indien dit niet kan, moet er een ventweg worden aangelegd vanuit Klein Heiken of Leugenberg tot aan het nieuw complex Smalle Weg. Hiervoor is een gewestplanwijziging opgemaakt.

We moeten nagaan hoe we maximaal de bestaande wegen kunnen opwaarderen zonder een nieuwe weg aan te leggen die nieuw verkeer aantrekt en dus het mobiliteitsprobleem nogmaals verhoogt. Tevens moet worden gedacht aan de mogelijkheden van het openbaar vervoer van en naar de haven.

Het meest schrijnende probleem wordt gevormd door het fietsverkeer. Nu zijn er soms wachttijden van een half uur tot een uur aan de brug. De fietsers mogen niet door de Tijsmanstunnel. Op de A12 mag je niet met de fiets. Binnenkort wordt ook het noordelijk rangeerstation van de NMBS afgesloten voor de fietsers. Er zijn heel wat werknemers van de haven die met de fiets willen gaan werken. Dit wordt hen echter wel zeer moeilijk gemaakt. Terecht wordt daar rond deze week actie gevoerd door, onder andere, het ACV. We moeten die acties steunen zodat de mensen ook effectief met de fiets op hun werk geraken.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de minister, mijnheer de minister, geachte collega's, ik kan me over dit probleem niet onbetuigd laten. Ik sluit me aan bij de opmerkingen van de heer Caluwé in verband met de afstand tussen het op- en afrittencomplex. Het gaat hierbij niet om een autostrade maar om een ring. De aanduiding ervan is trouwens R2. We moeten rekening houden met de verschillende woonkernen die daar liggen.

Mijnheer Caluwé, ik ben het met u eens dat er buiten het knooppunt in Leugenberg ook een knooppunt moet worden ingericht aan de Smalle Weg. Dat was in de gewestplanwijziging trouwens ook opgenomen. Dit is belangrijk voor de haven en de industrie daar rond. Daarnaast moet er ook nog in een ontsluiting worden voorzien voor Berendrecht en Zandvliet.

Zeer belangrijk is de ontsluiting van het noorden. Het gaat hierbij om Essen, Kalmthout, Stabroek en Kapellen. Ik pleit voor een nieuwe en zo noordelijk mogelijk gelegen verbinding tussen de A12 en de Kapelsestraat. Ze moet een alternatief bieden voor het verkeer dat van Essen en Kalmthout nu door het centrum van Stabroek rijdt. De nieuwe verbinding moet aansluiten op een groot complex ter hoogte van de Smalle Weg.

Mijnheer de minister, er is al veel gediscussieerd over de streefbeeldstudie en over de wijze waarop ze tot stand is gekomen. Er zijn drie concepten. Alle betrokken partijen hebben hun keuze kenbaar kunnen maken. Volgende dinsdag wordt daar opnieuw over vergaderd. Ik geloof in het resultaat van die studie. Er zal wel worden gekozen voor het goede concept. Ik kan enkel vragen dat u er dan snel gevolg aan zult geven.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, de streefbeeldstudie zal klaar zijn in het najaar van 2002. Het doel is een multimodaal streefbeeld waarin ook de fietsinfrastructuur ter

Stevaert

hoogte van de A12 is opgenomen. Zolang deze studie niet is afgerond en goedgekeurd door de provinciale auditcommissie kan ik geen inhoudelijke uitspraken doen. In elk geval is het niet zo dat er al opties werden genomen. Momenteel werden enkel een aantal variante concepten uitgewerkt, die elk hun voor- en nadelen hebben.

De ontwikkelingsperspectieven voor hoofdwegen die bepalen dat het aantal rechtstreekse aansluitingen op de hoofdwegen moet worden beperkt, zijn opgenomen in de gewenste ruimtelijke structuur van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit is het indicatieve gedeelte en dus richtinggevend voor de overheid. Van dit toetsingskader kan de Vlaamse regering alleen afwijken via een gemotiveerde beslissing. Verder kunnen infrastructuurwerken waarvoor op de gewestplannen – nog altijd – in reservatiestroken is voorzien worden uitgevoerd indien men daarvoor opteert. Dit is onder meer het geval voor een mogelijke nieuwe verkeerswisselaar ter hoogte van de Smalle Weg. Ook kunnen bestaande verkeerswisselaars zonder probleem worden aangepast of afgesloten. Op het vlak van het aantal aantakkingen op de A12 zijn er dan ook geen problemen te verwachten.

Infrastructuren die vanuit het oogpunt van de ruimtelijke ordening nog niet kunnen worden aangelegd en waarvoor vooraf eerst nog ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt, zijn sommige mogelijke nieuwe omleidings- of verbindingswegen. Een voorbeeld hiervan is de omleidingsweg rond Stabroek.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, u zegt terecht dat de beperking van het aantal mogelijke op- en afritten is opgenomen in het RSV. U zegt echter ook dat men daar kan van afwijken via een gemotiveerde beslissing van de Vlaamse regering. Bent u, zoals ik, de mening toegedaan dat de regering een dergelijke beslissing moet nemen ?

Mijnheer Helsen, wij vinden dat de op- en afrit in Stabroek in het plan behouden moet blijven. Men mag de inwoners van Stabroek niet verplichten om een grote omweg te maken vooraleer ze op de A12 raken. Er moet eerst duidelijkheid worden gecreëerd over de 5 op- en afritten. Die van Zandvliet mag voor mijn part worden uitgebreid tot een dubbelzijdige op- en afrit. De facto heeft men dan te doen met een ringweg die dorpskernen verbindt. Het is niet de bedoeling dat men op die weg topsnelheden haalt. In het streefbeeld is dit wel het geval.

Mijnheer de minister, over het fietsverkeer hebt u geen extra inbreng gedaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het ongenoegen bij het personeel van De Lijn over onaangepaste werkkledij in de zomer

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het ongenoegen bij het personeel van De Lijn over onaangepaste werkkledij in de zomer.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is gebruikelijk bij een aantal overheidsbedrijven dat het personeel dat in contact komt met burgers een uniform draagt. Meestal wordt hierbij rekening gehouden met de seizoengebonden weersomstandigheden en is er een winter- en zomeruniform. Dit is onder meer het geval bij de Post

Bij De Lijn zijn zeker de chauffeurs vragende partij om op hete zomerdagen in een aangepast uniform te mogen werken. Tot hun verwondering wordt dit door de directeur-generaal van De Lijn geweigerd. Men zou dit kunnen afdoen als een detail. Maar naar verluidt leidt dit tot zo'n groot ongenoegen bij het betrokken personeel dat het tijdens warme zomerdagen wel eens voor problemen zou kunnen zorgen.

Mijnheer de minister, om dit te vermijden, zou ik nu reeds van u willen vernemen wat de redenen zijn om niet in te gaan op de vraag van het personeel van De Lijn voor een aangepast uniform.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het antwoord op deze vraag werd voorbereid door de verantwoordelijke directeur-generaal.

Stevaert

Het is immers de taak van de raad van bestuur van De Lijn zich over de kleding van de werknemers uit te spreken. We zouden in sommige politieke partijen ook wel een kledingcode kunnen opleggen aan de voorzitter waardoor wordt bepaald dat T-shirts verboden zijn. Ik wil me daar niet echt aan wagen, maar sommige mensen, en zeker de bevoegde minister, krijgen zelfs in een mooi T-shirt Onslow-allures. Het is dus niet alleen het T-shirt dat een rol speelt, maar ook degene die erin zit. *(Gelach)*

De directie van De Lijn deelt mee, zonder dat ze in detail ingaat op het volledige kledingassortiment waaruit zowel de vrouwelijke als de mannelijke chauffeurs kunnen kiezen, dat mogelijkheden worden geboden om zich bij overmatige hitte luchtiger te kleden. Zo kan gekozen worden voor een zomerhemd of blouse met korte mouwen of een polohemd. Bovendien vervalt de verplichting een das te dragen van 15 mei tot 15 september. Bij uitzonderlijk warme weersomstandigheden kan deze periode worden uitgebreid. De chauffeur kan zelf ook een lichte zomerbroek naar keuze aankopen, mits hij of zij minimale afspraken over kleur en uitvoering naleeft, als alternatief voor de zomerbroek waarin is voorzien in het assortiment van De Lijn.

Er is een regelmatig overleg met de vertegenwoordigers van het personeel over het aanpassen van de stuurpost aan de ergonomische en kwalitatieve vereisten. In de kledijcommissie van de betrokken personeelscategorie wordt overlegd over het uniform. Er is een aangepaste recuperatieregeling na het uitvoeren van werk bij overmatige hitte ; dat is bij een overschrijding van 27 graden Celsius te Ukkel.

Deze onvolledige opsomming toont aan dat de gerechtvaardigde wensen van de chauffeurs zeker niet worden afgedaan als een detail, maar grondig worden onderzocht op hun haalbaarheid.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het genereren van extra automobiliteit door de herinrichting van de N41 en N42 in Oost-Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het genereren van extra automobiliteit door de herinrichting van de N41 en N42 in Oost-Vlaanderen.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onlangs hield de Bond Beter Leefmilieu een persconferentie onder de titel 'Geen nieuwe betonwegen, wel nieuwe denkwegen'. Als er signalen komen uit de samenleving en van kritische actoren inzake mobiliteit, dan moeten we die grondig bestuderen.

Het is een eenvoudige vaststelling dat nieuwe wegen gewoon nieuw verkeer aanzuigen. Het louter verhogen van de capaciteit van bestaande wegen bevordert eeuwig de mobiliteit, zodat het verkeer in een later stadium met een groter volume weer vastrijdt. Het mobiliteitsprobleem wordt zo veeleer vergroot dan verkleind. Die stelling is treffend te illustreren aan de hand van twee gewestwegen, de N41 en de N42, die beide een verbinding vormen van noord naar zuid in de provincie Oost-Vlaanderen. Ze zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor een groot deel aangeduid als primaire weg II. Voor de N41 is dat het geval tussen Sint-Niklaas en Lebbeke. In het RSV staat over primaire wegen categorie I duidelijk dat ze het doorgaand internationaal verkeer van het hoofdwegennet niet mogen aantrekken. Ze mogen met andere woorden de functie van de hoofdwegen niet overnemen. Ik neem aan dat dit des te meer geldt voor primaire wegen categorie II. We moeten ons dan ook afvragen in hoeverre we met de heraanleg van de N42 en de aanpassingen aan de N41 niet het gevaar lopen sluipwegen te genereren voor internationaal verkeer.

Holemans

Mijnheer de minister, ik heb u destijds een vraag gesteld over de Westerscheldetunnel. Die gaat niet in november, maar in maart 2003 open. De druk in het noorden van de provincie Oost-Vlaanderen zal daardoor vergroten. Het verkeer zal zijn weg zoeken in zuidelijke richting. Zeker op het ogenblik dat in Antwerpen het masterplan wordt uitgevoerd, zouden vrachtwagens weleens voor een jaar of vijf alternatieve routes kunnen zoeken.

De afwikkeling van het verkeer rond Gent van noord naar zuid wordt gepland langs de R4-west. Onder andere in Zelzate worden nu werken uitgevoerd om daar de doorstroming te verhogen. Ook in de R4 west tussen Zelzate en Mariakerke zal de komende jaren fors worden geïnvesteerd voor een verbetering van de doorstroming, zodat het verkeer vlot op de E40 kan geraken. Via Wetteren, waar het zwevend rond punt bijna klaar is, is er ook vlotte aansluiting met de N42.

Op de N42 wordt op een aantal trajecten, bijvoorbeeld tussen Oosterzele en Zottegem, de ombouw van twee naar vier rijstroken gepland, en in een rondweg omheen bepaalde dorpen voorzien, bijvoorbeeld in Herzele, wat daar trouwens fel wordt gecontesteerd. Tijdens de vorige regeerperiode was er immers een plan uitgewerkt om het bestaande tracé verkeersveilig te maken. Bovendien leeft de vraag of zo'n rondweg wel alle lokale problemen zou oplossen, temeer daar er niet is voorzien in open afritten. Meer naar het zuiden, ter hoogte van Geraardsbergen, zou er ook een tracé-onderzoek lopen van het AWV met het oog op een omweg.

Al die ingrepen op de N42 kunnen deels gemotiveerd worden door overwegingen op het vlak van de lokale verkeersveiligheid. Zullen ze echter samen niet een omgekeerd effect geven ? In feite wordt er een nieuwe expresweg gegenereerd die aantrekkelijk kan zijn voor sluipverkeer tussen het zuiden van Nederland en Noord-Frankrijk. De ervaring met de expresweg N49 leert ons dat dit helemaal geen verkeersveiligheid oplevert. Integendeel, de N49 is een van de zwarte wegen van Vlaanderen.

Dezelfde redenering geldt voor de N41, een weg die al bij de opmaak van het RSV ter discussie stond. In de plangroep was er groot verzet tegen een nieuwe noord-zuidverbinding tussen Sint-Niklaas en Aalst. Die zou immers een ongewenste verbindende functie creëren op Vlaams niveau, en zou bovendien extra verkeer naar Aalst leiden, terwijl de verkeersknoop daar nu al dramatisch is. Verder werd gewezen op de ecologische schade die de N41 zou veroorzaken.

Mijnheer de minister, dit zijn twee concrete gevallen van gewestwegen waarmee wordt geopteerd voor een verhoging van de capaciteit en een verbetering van de doorstroming. Vervallen we daarmee niet in het oude verhaal ? De auto wordt weer vrije baan gegeven, zodat het autoverkeer opnieuw zal stijgen, om daarna opnieuw, maar dan intenser, vast te lopen. Moeten we geen andere ideeën ontwikkelen over andere herinrichtingsplannen ?

De voorzitter : De heer De Loor heeft het woord.

De heer Herman De Loor : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik deel de visie van de heer Holemans niet, vooral dan wat de N42 betreft. Het is niet de bedoeling van onze fractie de N42 om te vormen tot een autostrade, maar we opteren wel sinds jaren voor een goede ontsluiting van de provinciestadjes Geraardsbergen en Zottegem. Beide centra beschikken over een klein industrieterrein waarvan de ontsluiting echter te wensen overlaat.

Vorige zaterdag werd een academische zitting gehouden naar aanleiding van het 100-jarig bestaan van een regionaal weekblad, waar veel volk op aanwezig was. De politici werd daar verweten dat ze in het verleden niets of heel weinig hebben gedaan voor de ontsluiting van de regio Zuid-Oost-Vlaanderen, met een gebrek aan economische groei van de streek tot gevolg. Nu is inderdaad voor 2005 de aanleg gepland van 2 maal 2 rijstroken tussen Zottegem en Oosterzele, om aan te sluiten op de E40, waar er momenteel slechts 2 rijstroken zijn.

Mijnheer de minister, we dringen erop aan de aanleg van die 2 maal 2 rijstroken zo mogelijk eerder dan gepland uit te voeren. Voor wie nu van Zottegem naar de E40 rijdt via Wetteren is het bijna onmogelijk een voertuig in te halen. Daardoor is er daar iedere morgen een file die voortkruipt in plaats van voortrijdt. We zijn ervan overtuigd dat 4 rijstroken niet alleen zullen zorgen voor een vlotter verkeer, maar ook voor een verhoging van de veiligheid. De laatste jaren zijn daar immers meerdere dodelijke ongevallen gebeurd.

Het probleem van het gecontesteerde tracé in Herzele waar de heer Holemans het over had, is beslecht met de inspraak van de bevolking. We juichen dat toe. Nu er een uitspraak is, dringen we aan op een snelle realisatie van dat nieuwe tracé.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De N41 en de N42 zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor een groot deel geselecteerd als primaire weg. De uitvoeringsvorm van een primaire weg is volgens het RSV in principe die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling. Typisch daarvoor is de centrale rijbaan met parallelle ventwegen. De volledige scheiding tussen het doorgaand en het lokaal en traag verkeer, de beperking van het aantal kruispunten en de ongelijkgrondse oversteken bij primaire wegen zijn juist bedoeld om de verkeersveiligheid te verhogen.

De ontwerpplannen voor de aanpassing van de N41 en de N42 zullen worden opgemaakt conform dit ontwikkelingsperspectief. Op het grondgebied van Geraardsbergen waar de N42 als secundaire weg gecategoriseerd is, zullen er hoe dan ook geen 2 maal 2 rijstroken worden aangelegd. De aanleg van een nieuwe omleidingsweg rond Dendermonde is een optie die zal moeten worden bevestigd in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Dendermonde en het provinciaal structuurplan voor de provincie Oost-Vlaanderen, vermits dat wegvak niet werd geselecteerd als een primaire weg, en enkel de provincie verantwoordelijk is voor de selectie van de secundaire wegen.

Voor zover de optie van een nieuwe omleidingsweg rond Dendermonde wordt bevestigd in het gemeentelijk mobiliteitsplan en het provinciaal structuurplan, en deze omleidingsweg ook conform de inrichtingsprincipes van secundaire wegen wordt ontworpen, zie ik geen bezwaar tegen de aanleg van deze nieuwe omleidingsweg. Hij zal immers de verkeersleefbaarheid van enkele woonkernen, in het bijzonder die van Gijzegem en Oudegem, merkbaar verbeteren.

De aanpassing van de primaire wegen N41 en N42 is niet in strijd met het RSV. Het gaat hier integendeel juist om een aanpassing van deze wegen aan de keuzes die gemaakt werden bij de opmaak van het RSV.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, u weet dat met betrekking tot de mogelijke heraanleg ook in het RSV duidelijk een onderscheid wordt gemaakt tussen een primaire weg I en een primaire weg II. Ook bij primaire wegen II is het volgens het RSV goed mogelijk te kiezen voor 2 maal 1 rijstrook, voor rotondes, enzovoort. Er moet dus ook binnen de marges van het RSV een politieke afweging worden gemaakt. De aanleg van 2 maal 2 rijstroken wordt ons niet opgelegd door het RSV.

Mijnheer De Loor, het is eerbaar dat we van mening kunnen verschillen. Ik begrijp uw bezorgdheid. Er moet economische groei zijn in elke regio, ook in Zuid- Oost-Vlaanderen. Alleen is de vraag welk soort van groei we willen. Moet die groei gericht zijn op automobiliteit ? Ik beschik over artikels waaruit blijkt dat ze in Geraardsbergen geen grote ontsluitingsproblemen hebben. U zegt dat er elke dag een file staat. Dat probleem wordt mijns inziens onder andere veroorzaakt door pendelaars die in een grote stad gaan werken. Met het oog op een duurzaam mobiliteitsbeleid kunnen we ons afvragen of we die mensen niet op het openbaar vervoer moeten krijgen. U hebt ook verwezen naar de inspraakoefening in Herzele. Niet alle actoren die zich daarvoor hebben geëngageerd, zijn tevreden zijn over de naleving van de uitspraken.

We hebben hiermee een duidelijk antwoord gekregen van de minister, en een duidelijk standpunt van de heer De Loor. In dat opzicht was deze vraag om uitleg nuttig.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Hauthem tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn.

De heer Van Hauthem heeft het woord ;

De heer Joris Van Hauthem : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat over de wijze waarop de taalwetgeving in praktijk wordt gebracht door De Lijn, meer bepaald op de lijnen die het tweetalig gebied Brussel aandoen. De aanleiding tot deze vraag is een dienstbevel van De Lijn over de naleving van de taalwetgeving specifiek in de regio Grimbergen. Ik neem aan dat het ook geldt voor andere gemengde taalgebieden.

Van Hauthem

Het dienstbevel 113 komt er samengevat op neer dat op de lijnen van De Lijn die uitsluitend op het grondgebied van het Vlaams Gewest liggen, uitsluitend Nederlandstalige dienstverlening en informatie wordt geboden, en dat op de lijnen die het Brussels Gewest aandoen, tweetalige dienstverlening en informatie op de bus zelf wordt geboden. Met de eerste regel is er geen probleem, maar met de tweede uiteraard wel.

In het dienstbevel is er sprake van drie praktische regelingen. Over de bedeling van de folders wordt gezegd dat de folders op een lijn met gemengd taalregime, die dus Brussel aandoet, in twee talen beschikbaar moeten zijn. Men gaat zelfs zo ver te stellen dat, als de Franstalige folders uitgeput zijn, ook de Nederlandstalige moeten worden weggenomen. Over het uitreiken van documenten aan klanten wordt gezegd dat op lijnen met een gemengd taalregime de documenten moeten worden uitgereikt in de taal van de klant, of tweetalig, en dit ongeacht de plaats waar het voertuig zich bevindt. Ook over het geven van mondelinge inlichtingen aan klanten wordt gezegd dat de chauffeur op die lijnen de taal van de klant moet gebruiken, voor zover dat Nederlands of Frans is, en ongeacht de plaats waar het voertuig zich bevindt. Dan volgt nog een lijst van de lijnen, met vermelding van het taalregime. Het gevolg hiervan is dat bijvoorbeeld op heel de lijn Brussel-Asse-Aalst de chauffeur, ongeacht de plaats waar het voertuig zich bevindt, de twee talen moet gebruiken. Een Franstalige die in Aalst opstapt en in Asse afstapt, kan eisen dat hij in het Frans wordt bediend. Daar loopt het fout, want het is in strijd met de taalwetgeving.

Het klopt dat, als een bus van De Lijn het tweetalig gebied Brussel binnenrijdt, de informatie zowel mondeling als schriftelijk in beide landstalen moet worden gegeven. Evenzeer klopt het dat, wanneer de bus het tweetalig gebied Brussel verlaat, alle informatie op de bus, zowel mondeling als schriftelijk, enkel in het Nederlands mag worden gegeven. Deze dienstnota gaat daar tegen in door te bepalen dat op een lijn die naar Brussel gaat, waar die ook vertrekt, op heel het traject de chauffeur de klanten in het Frans moet aanspreken als daarom wordt gevraagd, er tweetalige documenten moeten zijn, enzovoort. Dat is in strijd met de taalwetgeving.

Het is even ergerlijk dat De Lijn in Halle-Vilvoorde specifiek het beeld geeft van een tweetalige regio. Tijdens de vorige legislatuur heeft de regering professor Boes verzocht om na te gaan wat er moet gebeuren opdat de regio Halle-Vilvoorde specifiek het straatbeeld zou krijgen van een eentalige regio.

Dit dienstbevel is in strijd is met de taalwetgeving en met de geest van de politiek over de Rand, die beklemtoont dat ook Halle-Vilvoorde behoort tot een eentalig Nederlandstalig gewest.

Is deze regeling slechts geldig voor de regio Grimbergen of voor heel Vlaams-Brabant ? Ik vermoed dat ze rond de hele taalgrens van toepassing is. Ik woon in Lennik en daar rijden ook bussen van De Lijn met tweetalig opschrift naar Brussel.

Mijnheer de minister, wat hebt u ondernomen om aan deze toestand een einde te stellen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de Vlaamse Vervoermaatschappij heeft zich steeds zeer strikt aan de taalwetgeving gehouden. Het uiterst geringe aantal gegronde klachten bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht is hiervan het beste bewijs.

De instructies voor het taalgebruik in de entiteit Vlaams-Brabant van De Lijn zijn in overeenstemming met de taalwetgeving. Zo ook het dienstbevel nummer 113 'Naleving van de Taalwetgeving – Praktische Richtlijnen voor de regio Grimbergen'.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht heeft een autobuslijn steeds beschouwd als een gewestelijke dienst in de zin van de taalwetgeving. Een halte wordt in dezelfde zin steeds beschouwd als een plaatselijke dienst. Volgens deze visie is een lijn die Brussel aandoet een gewestelijke dienst met als werkingsgebied gemeenten uit eentalig Nederlands gebied en gemeenten uit Brussel-Hoofdstad. Een dergelijke gewestelijke dienst valt volgens artikel 35, paragraaf 1 van de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken en volgens het KB van 18 juli 1966 onder dezelfde regeling als de plaatselijke diensten die in Brussel-Hoofdstad gevestigd zijn.

Intussen zijn er met De Lijn afspraken gemaakt over de praktische toepassing van de studie van profesoor Boes 'Vernederlandsing van het straatbeeld-Verfijning van de bestuurstaal'. Een van de afspraken betreft de elektronische filmaanduidingen, die op eentalig Nederlands gebied eentalig in het Nederlands worden vertoond. Bij het overschrijden van de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet er worden overgeschakeld op

Stevaert

een tweetalige versie. Een dergelijk systeem vergt evenwel een uitgebreide technische aanpassing en investering. Het kan dus niet op korte termijn gerealiseerd worden. Met manueel bediende filmaanduidingen is een dergelijke procedure in de praktijk onmogelijk te realiseren.

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Mijnheer de minister, het feit dat er eventueel weinig klachten binnenkomen bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht zegt niets over het al dan niet naleven van de taalwetgeving.

Er zit toch een ernstige contradictie in uw antwoord. Enerzijds zegt u dat De Lijn de taalwetgeving toepast. Anderzijds zegt u dat er technische aanpassingen nodig zijn om bij het overschrijden van de grens met het gebied Brussel elektronisch over te schakelen van eentaligheid naar tweetaligheid. Dit betekent dat De Lijn op dit ogenblik de taalwetgeving niet toepast. Ik kan nog aannemen dat die technische aanpassingen veel moeite vergen. Misschien redeneert de TEC juist omgekeerd, met name dat het moeilijk is om vanuit eentalig Frans grondgebied Brussel binnen te rijden. De TEC blijft dan ook eentalig in Brussel.

Bovendien staat er in dat dienstbevel dat een buschauffeur over de hele lijn van Brussel naar Aalst bijvoorbeeld het Frans moet gebruiken, ongeacht de plaats waar het voertuig zich bevindt. Iemand die in Asse opstapt en naar Aalst rijdt, kan indien gewenst in het Frans bediend worden. Om de taalwet hier toe te passen zijn er geen technische aanpassingen nodig.

De taalwetgeving wordt dus niet toegepast. Ook waar er absoluut geen technische problemen zijn, wordt de taalwetgeving overtreden. Wij zullen dus tegen deze dienstnota een klacht neerleggen bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kostprijs van de liberalisering van de energiemarkt voor de steden en gemeenten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kostprijs van de liberalisering van de energiemarkt voor de steden en gemeenten.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, hoewel dit een veelbesproken thema betreft, wilde ik het toch nog even aansnijden net voor het reces omdat nu de begrotingen van de gemeenten zullen worden opgemaakt. Zo kunnen we nagaan of hierover misschien verschillende ideeën bestaan. Ik werd geïnspireerd door de gemengde intercommunaledag van Intermixt enerzijds en door de dag ingericht door Vlaamse Steden en Gemeenten anderzijds. Over dit laatste werd uitgebreid verslag uitgebracht in de laatste uitgave van het blad 'De Gemeente'. Er werden een aantal financiële remedies opgesomd maar wederom werd een noodkreet geslaakt. We kennen ondertussen de cijfers : ongeveer 25 percent op ofwel de personenbelasting ofwel de onroerende voorheffing wordt hierdoor geraakt. 9,5 percent van de inkomsten van de gemeenten zijn bedreigd door de liberalisering aan de hand van de vermindering van de dividenden. Ik moet daar eigenlijk niet meer op terugkomen.

Hoe ver staat het met de reeds vooropgestelde compenserende maatregelen waarover u steeds een aantal hoopgevende signalen hebt uitgezonden ? Er is een compensatie mogelijk via de participatie in de verkoop. Dit kan een eenmalige ontvangst betekenen maar op langere termijn biedt dit geen oplossing. Een tweede mogelijkheid betreft de participatie in het hoogspanningsnetwerk voor elektriciteit. Men heeft berekend dat dit de Vlaamse gemeenten uiteindelijk zo'n 11 miljoen euro zou opbrengen. Dit is eigenlijk amper 2 percent van de totale dividenden uit gas en elektriciteit vandaag. Het is dus een druppel op een hete

Loones

plaat. Een derde mogelijkheid, waarbij men vooral naar de Vlaamse overheid kijkt, betreft de retributie op het verbruik van het gemeentelijk openbaar domein voor de nutsleidingen. Zonder waterleidingen is de verwachte opbrengst daarvan 55 miljoen euro op jaarbasis. De ramingen voor gas-en elektriciteitsleidingen zouden zo'n 25 miljoen euro belopen, ongeveer een vijfde van de verloren dividenden. Een vierde mogelijkheid, die ik zelfs met moeite begrijp, is de optie waarbij gemeenten en OCMW's zelf als gebruiker actief de markt gaan bespelen. Dit leidt echter tot perverse effecten voor diegenen die het niet doen. De prijs wordt daardoor verhoogd. De randmogelijkheid is dan het opnieuw verhogen van de fiscaliteit, maar ik denk dat we dit met alle middelen moeten proberen te vermijden.

Mijnheer de minister, kunt u weerleggen dat de compenserende maatregel van bermbelasting de gemeenten slechts maximaal 25 miljoen euro zal opleveren ? Er blijken immers niet alleen voor waterleidingen maar ook voor telecombedrijven grote problemen op te duiken. Indien u ja antwoordt, blijft u dan bij uw vroeger standpunt dat deze compenserende maatregel 55 miljoen euro voor de gemeenten zou kunnen opleveren ? Welke zijn de mogelijke problemen die intussen bij de invoering van deze belasting zijn gerezen ?

U suggereerde eveneens om de bedrijven die energie verkopen vrij te stellen van vennootschapsbelasting om op die manier via een heffing op het hoogspanningsnet de daling van de gemeentelijke inkomsten te compenseren. Hoe denkt u dit te realiseren ? Zijn er daarover contacten met de federale overheid en wat is daarin de huidige stand van zaken ?

Zijn er volgens u nog andere maatregelen mogelijk waardoor de gemeenten hun inkomsten op een andere wijze kunnen compenseren maar dan liefst niet via een stijging van de gemeentelijke belastingen ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik deel de bezorgdheid van de heer Loones dat de mogelijkheid van een gemeentelijke wegenisvergoeding als gedeeltelijke compensatie steeds beperkter wordt. Als men de totale optelsom maakt, begint de toestand desastreuzer te worden.

Hoe hoog zal de vergoeding voor het netbeheer zijn ? Is dit reeds definitief bepaald ? Ik dacht dat dit voor eind juni het geval zou zijn. Uiteraard zit hierin nog een belangrijke compensatiemogelijkheid vervat indien men deze overal op een gelijk en voldoende hoog percentage vaststelt. De gemeenten en openbare besturen zijn de netbeheerders of hebben een participatie in diegenen die het netbeheer verzorgen. Bovendien tast dit de concurrentie als dusdanig niet aan omdat diegene die daarover stroom verstuurt gelijk behandeld wordt en een even hoog percentage moet betalen. Hoe staat de stand van zaken wat dit betreft op dit moment ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, in 2000 ontvingen de Vlaamse gemeenten en steden 549 miljoen euro dividenden uit de energiesector, waarvan 75 percent uit de elektriciteitssector en 25 percent uit de gassector. Een belangrijk gedeelte hiervan zijn monopoliewinsten die dreigen te verdwijnen in een vrijgemaakte energiemarkt. De distributienettarieven zullen wellicht dalen als gevolg van een strenge controle van deze tarieven door de federale reguleringsinstantie CREG. Daarnaast zullen de verkoopprijzen in de vrije markt gevoelig dalen als gevolg van de concurrentie tussen verschillende leveranciers.

Het Vlaamse gewest heeft reeds een aantal maatregelen genomen om de impact van de vrijmaking van de energiemarkt op de inkomsten van de gemeenten te beperken. Zo voorzien zowel het Elektriciteitsdecreet als het Aardgasdecreet dat de toekomstige netbeheerders aangeduid zullen worden op voorstel van de gemeenten en dat de gemeenten hun aandeel in het netbeheer kunnen verhogen tot 70 percent. Op die manier behouden de gemeenten de controle over een belangrijk gedeelte van de energiesector. Daarnaast hebben de gemeenten de mogelijkheid om te participeren in verkoopsvennootschappen en om hun klanten over te dragen naar een leverancier van hun keuze. Op die manier kunnen de gemeenten de waarde van hun klanten valoriseren.

Ondanks de maatregelen van het Vlaams Gewest zullen de inkomsten van de gemeenten wellicht aanzienlijk dalen als gevolg van de vrijmaking van de energiemarkt. De federale overheid overweegt namelijk om de winstmarge op het geïnvesteerde kapitaal in de distributienetten sterk te verlagen en om het aandeel van het eigen vermogen van het distributienetbeheer te beperken tot een derde van het totale vermogen. Zolang het koninklijk besluit

Stevaert

over de distributienettarieven niet definitief is goedgekeurd door de federale regering en zolang de CREG geen concrete richtlijnen heeft gegeven over de berekening van de distributienettarieven, is het echter onmogelijk om de exacte impact van de vrijmaking van de energiemarkt op de inkomsten van de gemeenten in te schatten. Voorlopig kunnen we dan ook alleen maar uitgaan van schattingen gemaakt door de elektriciteitssector.

De gemeenten uit de gemengde energiesector ontvangen jaarlijks 414 miljoen euro dividenden, waarvan 297 miljoen euro uit de elektriciteitssector en 117 miljoen euro uit de aardgassector. De gemengde intercommunales verwachten dat als gevolg van de vrijmaking van de energiemarkt de jaarlijkse inkomsten van de gemeenten uit de gemengde sector zullen dalen tot 184 miljoen euro, waarvan 119 miljoen euro uit de elektriciteitssector en 65 miljoen euro uit de aardgassector. Hierbij komen de inkomsten van 16 miljoen euro als gevolg van de participatie van de gemeenten in transmissienetbeheerder Elia.

Samen betekent dit jaarlijks 200 miljoen euro of een daling van de inkomsten van de gemeenten met 52 percent.

Ik heb vroeger al gezegd dat de gemeenten om een gedeelte van de verwachte inkomstendaling te compenseren, een retributie zouden kunnen vragen voor de aanleg van leidingen langs gemeentewegen. De retributie zou dan een vergoeding zijn voor de ongemakken die voortvloeien uit de aanleg van leidingen langs gemeentewegen en voor het ter beschikking stellen van het openbaar domein voor privé-gebruik. De invoering van een dergelijke heffing zorgt evenwel voor een aantal juridische, administratieve en technische problemen.

Zo zijn er een aantal wettelijke bepalingen die de retributiebevoegdheid van de gemeenten beperken. Twee KB's van 1933 en 1966 bepalen namelijk maximumbedragen voor taksen in de elektriciteits- en gassector en een wet van 1991 stelt de telecomsector vrij van het betalen van retributies. Gelet op de autonomie van de gemeenten is het ook niet duidelijk of en in welke mate het Vlaams Gewest het kader voor de invoering van een dergelijke retributie kan vastleggen. Daarnaast is het, omwille van hygiëne, volksgezondheid en brandveiligheid, niet aangewezen om een retributie op waterleidingen te heffen. Bovendien willen sommigen ook de telecomsector vrijstellen. Als aan de watersector en aan de telecomsector inderdaad een vrijstelling wordt verleend, zouden de inkomsten nog slechts 40 miljoen euro in plaats van 75 miljoen euro bedragen. De vraag is of het dan nog wel de moeite loont om binnen elke gemeente een administratie op te zetten om de heffingen te innen.

Gelet op al deze problemen en gelet op de negatieve reacties vanuit diverse invalshoeken, stel ik voor dat binnen het Vlaams Parlement een discussie wordt gevoerd over het al dan niet invoeren van een gemeentelijke retributie voor het privatief gebruik van gemeentewegen. Daarnaast moeten ook andere oplossingen worden overwogen om de daling van de inkomsten van de gemeenten te compenseren. Aangezien de meeste oplossingen onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen, moet ook op dat niveau de discussie opnieuw worden geopend.

Zo heb ik vroeger reeds gezegd dat ik voorstander ben van uniforme distributienettarieven. Bij uniforme nettarieven ontstaat er namelijk een verschil tussen het tarief en de reële kosten van de netbeheerder. Deze 'delta' kan door de federale overheid zodanig worden gekozen dat de problematiek van de inkomsten van de gemeenten wordt verlicht. Uniforme nettarieven hebben bovendien het voordeel dat ieder gezin of bedrijf overal in Vlaanderen hetzelfde nettarief betaalt. Bovendien zijn uniforme tarieven veel gemakkelijker toe te passen door de reguleringsinstantie en werken ze efficiëntie in de hand aangezien extra winsten als gevolg van efficiëntieverbeteringen niet onmiddellijk worden afgeroomd.

De federale overheid kan ook een heffing op het transmissienet invoeren als compensatie voor de daling van de inkomsten van de gemeenten. Door de heffing op het transmissienet te leggen, speelt het solidariteitsmechanisme maximaal en doet iedereen een inspanning. Dit is dus niet alleen voor de gezinnen het geval maar ook voor de bedrijven. De middelen gegenereerd door deze heffing zouden rechtstreeks naar de gemeenten kunnen worden overgeheveld, net zoals er aan wordt gedacht om de federale verkeersboetes door te storten naar de gemeenten ter financiering van hun beleid inzake verkeersveiligheid.

Door het belasten van de verkoop van elektriciteit en aardgas in de toekomst, dreigen gemeentelijke inkomsten te verdwijnen in de federale staatskas. De extra inkomsten voor de federale overheid als gevolg van de vrijmaking van de energiemarkt in Vlaanderen worden geschat op 45 miljoen euro per jaar. Om te vermijden dat gemeentelijke inkomsten worden overgeheveld naar de federale over-

Stevaert

heid, pleit ik ervoor om de verkoop van energie vrij te stellen van vennootschapsbelasting. Dit kan door alle energiebedrijven in artikel 180 van het Wetboek op de Inkomstenbelasting vrij te stellen van vennootschapsbelasting.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik stel wel vast dat u dezelfde vragen stelt als ik. We onderschrijven het groeiende scepticisme inzake de wegenisbelasting. U stelt voor die eventueel te laten vallen. U geeft aan dat we bij de federale overheid moeten aankloppen voor compenserende maatregelen. Die overheid reageert daar tot nu toe niet op, maar de vervaldata komen steeds nader. De dreiging om aan onze dierbare inwoners te moeten uitleggen dat ze, weliswaar vrij, hun elektriciteit kunnen kiezen maar dat ze daarvoor wel een 12,5 percent meer aan personenbelasting of opcentiemen moeten betalen, wordt groter. Ik wens u zeer veel succes bij de onderhandelingen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, uw antwoord deed me terugdenken aan een studentenlied van vrijzinnige collega's. In de strofe stond de zin : 'De gedachten zijn vrij.' In dit geval moet er nog wel iets concreets uit de bus komen.

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.43 uur.*