C6 – OPE2

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2004-2005

12 oktober 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de administratieve moeilijkheden bij het omruilen van de autonummerplaat voor een gratis abonnement van De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Spartacusplan Limburg

Vraag om uitleg van de heer Etienne Schouppe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de streefbeeldstudie over de N42

Interpellatie van de heer Jean Geraerts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stijging van de elektriciteitsfacturen na de liberalisering van de energiemarkt en de toepassing van de Elia-heffing in Vlaanderen
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over zijn verklaringen over de Elia-heffing
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Elia-heffing

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het Vlaams beleid inzake de inventarisatie van nutsleidingen

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over mogelijke wijzigingen aan de streefbeeldstudie voor de N16

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 12 oktober 2004

WAARNEMEND VOORZITTER: de heer Frans Peeters

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.07 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de administratieve moeilijkheden bij het omruilen van de autonummerplaat voor een gratis abonnement van De Lijn

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Gatz tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de administratieve moeilijkheden bij het omruilen van de autonummerplaat voor een gratis abonnement van De Lijn.

De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mobiliteit – en jammer genoeg vaak immobiliteit – is een thema dat de Vlaming na aan het hart ligt. Fileleed is voor veel mensen een dagelijkse realiteit. Het gebruik van het openbaar vervoer is een goed alternatief, op voorwaarde dat dit het nodige comfort biedt en de verplaatsing naar het werk of andere bestemmingen binnen een redelijke termijn kan gebeuren.

Mevrouw de minister, uit een interview met Gazet Van Antwerpen van 20 september 2004 blijkt dat u van plan bent de nodige impulsen te geven om deze dienstverlening te garanderen, en zo meer mensen wil aansporen om het openbaar vervoer te gebruiken als waardig alternatief voor de auto. Het voorstel voor een uniform ticketsysteem en een vlotte aansluiting tussen de netten van De Lijn en de NMBS zijn een stap in de goede richting.
Het initiatief dat in 2002 door toenmalig minister Stevaert werd genomen om de mensen de mogelijkheid te bieden de autonummerplaat in te ruilen voor een gratis abonnement van De Lijn is een ander voorbeeld. Dit initiatief heeft ongeveer 20.000 Vlamingen ertoe aangezet deze stap te zetten.

Mevrouw de minister, ik stel echter met spijt vast dat de bereidheid van de burger om deze stap te zetten, wordt beloond met een administratieve rompslomp, die eerder een wantrouwende overheid toont dan een overheid die rekent op het vertrouwen van de burger.

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

Om een rijbewijs te ruilen voor een abonnement moet eerst het bewijs worden geleverd dat de nummerplaat daadwerkelijk is geschrapt. Daarenboven moet op het gemeentehuis een document met de gezinssamenstelling worden afgehaald. Dit is tijdrovend voor de burger en het wekt de indruk dat mensen hun nummerplaat enkel laten schrappen om een gratis abonnement van De Lijn te krijgen.

Volgens mij kan De Lijn gemakkelijk deze gegevens zelf opvragen door een beroep te doen op de gegevens van de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen en het rijksregister.

Mevrouw de minister, zonder kritiek te formuleren op de geplande initiatieven met betrekking tot mobiliteit, zou ik het op prijs stellen als u deze administratieve hinderpaal wegwerkt. De mentale

Gatz

drempel om de auto meer aan de kant te laten is vrij groot. We moeten ervoor zorgen dat de andere belemmeringen zo klein mogelijk zijn.

Mevrouw de minister, erkent u deze problematiek? Het is natuurlijk mogelijk dat u van mening verschilt. Als u van oordeel bent dat ik een pertinente vraag stel, wil ik graag vernemen welke maatregelen u zult nemen om deze procedures vlotter te laten verlopen.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, er zijn inderdaad een aantal goede initiatieven in de maak.

Op 12 november 2002 hebben we, naar aanleiding van een interpellatie van de heer Denys en ikzelf, een geanimeerd debat gevoerd met toenmalig minister Stevaert over het inleveren van de nummerplaat en het ter beschikking stellen van een gratis abonnement van De Lijn.

Toen werd gesteld dat dit een kleine stap is in de goede richting, om de wagen thuis te laten en het openbaar vervoer te nemen. De bestrijding van fraude en het omzeilen van de regeling was toen een belangrijk element. Ik heb toen voorbeelden aangehaald over de truc met het wrak, de truc van de student, de bedrijfswagen, het tweede verblijf, enzovoort. Dit allemaal om de wagen zogezegd in te leveren en een gratis abonnement van De Lijn te krijgen.

Mevrouw de minister, ik ga akkoord met een eenvoudige en transparante procedure, maar welke methodiek heeft De Lijn ontwikkeld om fraude tegen te gaan?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik keer even terug naar mijn vorig leven. Als we echt denken dat de mensen van De Lijn dom zijn en niet weten dat het systeem zo eenvoudig mogelijk moet worden gemaakt, onderschatten we ze.

Er wordt al meer dan twee jaar gevraagd aan de federale minister van Binnenlandse Zaken om toegang te krijgen tot het rijksregister. Collega's, ik nodig jullie uit om ook eens kennis te maken met de werking van de DIV.

Bij De Lijn wordt niet elke gebruiker als een fraudeur beschouwd. Er moet een beperkt controlesysteem zijn, want er zijn altijd mensen die misbruik maken.

De verantwoordelijkheid ligt niet bij De Lijn. We moeten ons richten tot de federale minister van Binnenlandse Zaken en vragen hoe snel De Lijn toegang krijgt tot het rijksregister. Als we het antwoord horen, zullen we merken hoe snel dit land werkt.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik erken het probleem. Er is een administratieve last, maar die moet net de controle mogelijk maken. Dat wil ik toch toelichten.

Ik zal eerst het systeem verduidelijken. Personen die de nummerplaat van een personenwagen laten schrappen bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV), en geen nieuwe nummerplaat aanvragen, kunnen gedurende 3 jaar een gratis netabonnement van De Lijn bekomen. Dit abonnement wordt afgeleverd op naam van één van de gezinsleden naar keuze indien het een tweede, derde of volgende personenwagen binnen het gezin betreft. Als het de enige personenwagen binnen het gezin is, dan krijgen alle gezinsleden een gratis abonnement. Als gezin beschouwt De Lijn alle personen die op hetzelfde adres gedomicilieerd zijn, zonder rekening te houden met verwantschap. Dat onderscheid is zeer belangrijk omwille van de administratie die dan nodig is.

Om een gratis abonnement te krijgen, heeft De Lijn drie documenten nodig: een volledig ingevuld aanvraagformulier, een kopie van het attest van schrapping van de nummerplaat en een attest van gezinssamenstelling.

Het aanvraagformulier is gemakkelijk te bekomen via de winkel van De Lijn of via www.delijn.be. Het attest van de schrapping van de nummerplaat ontvangt iedereen die een nummerplaat laat schrappen automatisch binnen de 7 dagen nadat de nummerplaat geschrapt is. Hiervoor moet de rechthebbende geen extra inspanning doen.

Van Brempt

De Lijn is momenteel bezig met het afsluiten van een protocol met DIV waarin opvragingen van gegevens door De Lijn in het DIV-bestand mogelijk zijn. In eerste instantie is deze opvraging nodig om controles mogelijk te maken. Eens dat protocol er is, kunnen we een stap verder zetten en het vragen van het formulier schrappen omdat we dan rechtstreeks bij DIV terecht kunnen. Voor alle duidelijkheid: dit is vandaag nog niet het geval. Indien de opvraging van gegevens vlot zou verlopen, zal de mogelijkheid onderzocht worden om voor alle aanvragen de schrappinggegevens van de nummerplaat op te vragen. In dat geval zal De Lijn het attest van schrapping niet meer nodig hebben.

Het attest van gezinssamenstelling is nodig omdat het recht op een gratis netabonnement rechtstreeks afhankelijk is van het aantal wagens binnen een gezin. Enkel als het aantal wagens binnen een gezin daalt, zal een gratis abonnement afgeleverd worden. Uiteraard geldt dit recht niet indien een nummerplaat op naam van één gezinslid wordt geschrapt, terwijl er op naam van een ander gezinslid een nieuwe nummerplaat wordt aangevraagd. Het attest gezinssamenstelling wordt door de meeste steden en gemeenten gratis afgeleverd op basis van de gegevens uit het rijksregister. Als De Lijn zelf rechtstreekse toegang tot het rijksregister had, zou zij dit attest inderdaad niet nodig hebben. Omdat het attest gezinssamenstelling voor nog andere doeleinden gebruikt wordt, bijvoorbeeld voor de toekenning van gezinskortingen op de Buzzy Pazz, is De Lijn zelf vragende partij om toegang tot het rijksregister te bekomen. Hiervoor heeft De Lijn reeds de nodige initiatieven genomen. De besprekingen hieromtrent zijn evenwel nog lopende.

De Lijn streeft de voorbije jaren permanent naar meer klantvriendelijkheid door, waar mogelijk, de procedures te vereenvoudigen en de termijnen van aanvragen en verwerking te verkorten.

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik dank ook de heer Peumans die zich absoluut niet aangevallen hoeft te voelen.

Ik kan getuigen dat samenwerking zoeken met, bijvoorbeeld, het rijksregister niet eenvoudig is. Ik heb daar vanuit de Vlaamse Gemeenschapscommissie ervaring mee in het kader van het bereiken van mensen die als Nederlandstalig ingeschreven zijn. Rechtstreeks via het rijksregister zou dit gemakkelijker verlopen. Ook dat heeft verscheidene jaren geduurd, maar uiteindelijk is dat wel in orde gekomen. Ik ga er dus van uit dat ook dit vlotter kan verlopen dan nu het geval is, net zoals het protocol met DIV.

Ik zal de suggestie van de heer Peumans opvolgen en eens een vraag stellen in het federale parlement. Het is er mij niet om te doen spelletjes te spelen, maar wel dat zaak in orde komt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Spartacusplan Limburg

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Spartacusplan Limburg.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wilde graag wat duidelijkheid krijgen over volgende zaak. Ik ben eens voor de aardigheid in de archieven gedoken om na te gaan wat er al allemaal is uitgesproken over allerlei plannen voor Limburg. Ik heb gezien dat op 16 december 1999 de heer Keulen vragen heeft gesteld aan toenmalig minister Stevaert over de stand van zaken van het project light rail in Limburg. De minister heeft daar toen keurig op geantwoord. Er was sprake van twee trajecten waarbij werd gezegd: ‘Thans dient de principiële tracékeuze op basis van de uitgevoerde financiële en multicriteria-analyses te worden genomen.Verder dient een potentieelstudie te worden uitgevoerd en dient te worden nagegaan of het multimodaal verkeersmodel van de provincie Limburg kan worden ingeschakeld. Tot slot moeten de mogelijkheden tot financiering van het project worden onderzocht’.

Peumans

De heer Keulen heeft een tweede vraag gesteld, andermaal aan minister Stevaert. Op 18 april 2000 vroeg hij naar de stand van zaken. Toen werd geantwoord: 'In het kader van de opmaak van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn onder andere een aantal voorstellen voor light-railverbindingen gedaan. Deze voorstellen passen in een totaalconcept voor het openbaar vervoer binnen een multimodaal verkeers- en vervoersbeleid. Deze voorstellen worden nog verder onderzocht'. Er werd toen ook gezegd dat het verkeersmodel Limburg kortelings zou worden ingeschakeld en men dit kon gaan onderzoeken.

Op een bepaald ogenblik is in de kranten een artikel verschenen waarin werd gezegd dat er in Limburg een Spartacusplan zou worden gelanceerd. Dat hield in dat men voor een totaliteit van 150 miljoen euro aan investeringen zou moeten doen en dat men daarmee 3 light-raillijnen zou kunnen aanleggen in Limburg om tegemoet te komen aan het feit dat vooral op het gebied van spoorwegontsluiting er nog altijd ernstige vragen restten en er nog niet veel vooruitgang was geboekt. Dit werd als een alternatief naar voren gebracht.

Ik zal de hele voorgeschiedenis niet oprakelen. Men kan zich de bedenking maken of dit ten koste zal gaan van eventueel bijkomende investeringen in Limburg op het vlak van spoorwegen. Er is een overeenkomst tussen de gewesten in verband met de investeringen voor 2002-2012.

Ik vraag me af hoe realistisch dit is. Zal het Spartacusplan echt worden uitgevoerd? Wat is de huidige stand van zaken? Wat is de verhouding tussen het Spartacusplan en het Limburgnetplan?

Ik vraag me trouwens ook af waar deze naam vandaan komt. Iedereen kent het Pegasusplan. In West-Vlaanderen kunnen ze misschien voor een Neptunusplan kiezen. Ik weet evenwel niet waarom dit plan naar Spartacus is genoemd.

In de wandelgangen heb ik het gerucht opgevangen dat met de LRM reeds gesprekken over een mogelijke prefinanciering worden gevoerd. Indien dit het geval is, mag ik dan weten wat de huidige van stand van zaken met betrekking tot deze besprekingen is?

In het verleden zijn reeds vele haalbaarheidsstudies uitgevoerd, bijvoorbeeld naar aanleiding van de aanleg van de Liefkenshoektunnel. Deze studies leveren steeds fantastische resultaten op, maar dit betekent niet dat deze resultaten steeds uitkomen. De vraag is of deze haalbaarheidsstudie zal worden uitgevoerd of, indien ze reeds is uitgevoerd, wat de resultaten precies zijn.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik zal de vier vragen van de heer Peumans systematisch trachten te beantwoorden.

Wat de implementatie van het Spartacusplan betreft, wordt momenteel een projectenplan opgesteld. Dit betekent dat de grote lijnen van het Spartacusplan inzake haalbaarheid, financiering en timing worden geconcretiseerd.

Het Spartacusplan is niet hetzelfde als het Limburgnetplan. In dit verband hebben twee documenten de voorbije twee jaar een belangrijke rol gespeeld. Deze documenten hebben betrekking op een openbaarvervoersvisie en een concept voor de provincie Limburg.

Het eerste document betreft de netmanagementprincipes die in het decreet op het personenvervoer en in de daarbij horende uitvoeringsbesluiten zijn opgenomen. Het tweede document betreft de in opdracht van de Vlaamse Regering uitgevoerde stimulusstudie over het spoorgebonden personen- en goederenvervoer.

Op basis van deze documenten heeft De Lijn Limburg een technisch concept voor een geïntegreerd regionaal netwerk voor treinen, light rail en snelbussen uitgewerkt. Dit regionaal plan heeft officieel de naam Spartacusplan gekregen. Deze benaming is overigens ook in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering opgenomen.

De naam zelf is uiteraard uit de mythologie afkomstig. Spartacus staat symbool voor de opstand van een bevolkingsgroep. *(Gelach)*

Deze bevolkingsgroep heeft lang voor het inwilligen van gerechtvaardigde eisen geijverd. *(Opmerkingen)*

Van Brempt

Het gaat hier om een bevolkingsgroep die lang voor de inwilliging van bepaalde eisen heeft geijverd, maar steevast met een kluitje in het riet werd gestuurd. Natuurlijk is deze naam vooral een kwestie van marketing. De naam heeft het voordeel van de herkenbaarheid. Na verloop van tijd zal de Limburgse bevolking zich met de naam van dit plan kunnen vereenzelvigen. Een bijkomend voordeel van deze benaming, is de duidelijke afbakening ten opzichte van andere plannen, bijvoorbeeld het Pegasusplan, die momenteel reeds meer bekendheid genieten. Het kind moet tenslotte een naam hebben.

Er zijn op dit ogenblik nog geen gesprekken over de mogelijke prefinanciering van de infrastructuurwerken gevoerd.

Wat de haalbaarheidsstudie betreft, verwijs ik hier naar de ramingen die in het kader van een kleine voorstudie zijn opgesteld. Vergeleken met de geplande kostprijs van de implementatie van het Pegasusplan, blijken de geplande infrastructuurkosten realistisch te zijn. Deze investeringen moeten een grote kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg mogelijk maken. De aantrekkingskracht van het openbaar vervoer op automobilisten zal stijgen. Na de invoering van het Spartacusplan zal de in het kader van de basismobiliteit reeds gerealiseerde uitbreiding met betrekking tot ontsluitende streeklijnen en lokaal busvervoer steeds meer renderen. De voorziene synergie tussen het aanbod van de NMBS en het aanbod van De Lijn zullen het totale aanbod van het openbaar vervoer effectiever maken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Etienne Schouppe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de streefbeeldstudie over de N42

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schouppe tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de streefbeeldstudie over de N42.

De heer Schouppe heeft het woord.

De heer Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, voor het centrale gedeelte van Oost-Vlaanderen, ten zuiden van Gent, is de rijksweg N42 van groot belang. De ontsluiting en de mogelijke economische ontwikkeling van het gebied zijn eigenlijk van deze weg afhankelijk.

Momenteel is deze weg vrij gevaarlijk. Er vinden jaarlijks veel verkeersongevallen met doden en gewonden plaats. De uitbouw van deze gewestweg sleept al jaren aan. In de regio Zottegem-Geraardsbergen is er druk om de N42, vanaf de zwevende rotonde op de E40 in Wetteren richting Geraardsbergen, structureel uit te bouwen en te verbeteren. Deze weg moet op twee keer twee rijstroken worden gebracht, met passende werken om de weg veilig over te steken.

De uitvoering kan in verschillende fasen gebeuren. Vanaf Zottegem tot Wetteren, waar in het verleden reeds veel onteigeningen gebeurden, is een snelle afwerking noodzakelijk.

Er wordt ook gevraagd deze gewestweg te verlengen naar het zuiden tot de A8. Het is noodzakelijk dat de weg niet door het dichtbevolkte gedeelte van Geraardsbergen rijdt, maar een rondweg volgt om verkeersoverlast in de Astridlaan in Geraardsbergen te vermijden.

De aanleg op twee keer twee rijstroken en de aansluiting vanuit Zottegem naar de E40, zijn verantwoord omdat de N46 van Aalst naar Oudenaarde tussen Zottegem en Erpe-Mere na de heraanleg niet meer als gewestweg kan worden gebruikt. De N46 is omgevormd tot een veilige weg, maar enkel voor lokaal verkeer. Een goede ontsluiting van Zottegem richting Aalst is quasi onmogelijk geworden. Door de heraanleg van de N46 is een goede ontsluiting naar de autosnelweg nog meer noodzakelijk geworden. De N42 moet fundamenteel heringericht worden. De veiligheid moet worden vergroot en het aantal verkeersslachtoffers moet en kan dalen.

Mijnheer de minister, ik weet dat al veel studies werden uitgevoerd om een passende oplossing te vinden. Wat is de juiste planning van de voorbereiding en uitvoering – al dan niet gefaseerd – van dit dossier? Hoe kan de regio Zottegem-

Schouppe

Geraardsbergen worden ontsloten, zowel naar het noorden richting Wetteren als naar het zuiden richting A8? Kan de streefbeeldstudie de zuidelijke ontsluiting van Geraardsbergen naar de A8 opnemen? Wat is de weerslag op de verkeersstroom op de N42 van de werken aan de N46? Kunnen op korte termijn maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid op de N42 te verbeteren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, er wordt terecht op gewezen dat de N42 een belangrijke ontsluitingsweg is voor Zuid-Oost-Vlaanderen. Het is niet toevallig dat deze weg tussen de E40 en de kruising met de N460 te Geraardsbergen in het RSV werd geselecteerd als een primaire weg II, wat een belangrijke ontsluitingsfunctie aangeeft.

Ik ken de trieste geschiedenis van deze weg en de cijfers van doden en ongevallen. Ook de economische bereikbaarheid van deze regio is belangrijk. Het belang van deze weg voor de streek is dus overduidelijk.

De heer Schouppe heeft al verwezen naar de streefbeeldstudie. Deze studie zal midden 2005 worden afgerond.

Naast de uitvoering van deze studie zijn ook concrete uitvoeringsprojecten gepland in het kader van het meerjarenprogramma van mijn administratie. Uiteraaard is de beschikbaarheid van de nodige kredieten essentieel. Dit is het geval voor de herinrichting van het kruispunt van de N42 met de N454 aan de Langestraat in Zottegem en voor het reeds lang in het vooruitzicht gestelde rechttrekken van de weg in Herzele.

De N42 speelt een belangrijke rol voor de ontsluiting van Zuid-Oost-Vlaanderen. Op regionaal niveau moet de N8 de oost-westverbinding verzekeren. De noord-zuidverbindingen zijn de N42 Geraardsbergen-Wetteren en de N45 Ninove-Aalst.

Mijnheer de voorzitter, ik heb nu ook een plannetje bij, maar bij een volgende vraag zal ik ter verduidelijking een plannetje projecteren.

Mijnheer Schouppe, op 1 en 7 september 2004 heeft overleg plaatsgevonden met de lokale mandatarissen. Daar is toegezegd dat de studie de nodige aandacht zal besteden aan de zuidelijke ontsluiting van de stad Geraardsbergen. De studie van de mobiliteitscel zal rekening houden met de verschillende tracés voor een mogelijke omleiding.

Ter verbetering van de verkeersveiligheid werden studies uitgevoerd naar de gevaarlijke punten. Ik zal u een overzicht bezorgen van de kruispunten die aan bod komen in het programma voor gevaarlijke punten.

Ten slotte wil ik meedelen dat de snelheid zal worden verlaagd tot 70 kilometer per uur. Er komen ook onbemande camera's en extra signalisatie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jean Geraerts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stijging van de elektriciteitsfacturen na de liberalisering van de energiemarkt en de toepassing van de Elia-heffing in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over zijn verklaringen over de Elia-heffing

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Elia-heffing

De voorzitter: Aan de orde is de interpellatie van de heer Geraerts tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stijging van de elektriciteitsfacturen na de liberalisering van de energiemarkt en de toepassing van de Elia-heffing in Vlaanderen, met daaraan toegevoegd de vragen om uitleg van de heer Peumans tot minister Peeters, over zijn verklaringen over de Elia-heffing en van de heer Glorieux tot minister Peeters, over de Elia-heffing.

De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het begin van de vorige legislatuur pakte toenmalig minister Stevaert in zijn beleidsnota uit met de liberalisering van de energiemarkt. Zijn beleidsplan omvatte ook plannen voor het milieuvriendelijk opwekken en het efficiënt gebruiken van energie.

Wij zijn voorstander van de vrijmaking van de energiemarkt, als de consument – zowel de kleine als de groter verbruiker – voordeel haalt uit de operatie en de monopolieposities in de productie en distributie verdwijnen. Een lagere energiefactuur voor de industrie betekent een kostenverlaging, met een betere concurrentiepositie ten opzichte van de buitenlandse markt tot gevolg.

Mijnheer de minister, van dit alles hebben we tot op vandaag weinig of niets gezien. Ondanks alle beloften stijgen de prijzen. Volgens de vooruitzichten van de vorige regering zou de elektriciteitsrekening van een gezin met 75 euro per jaar verminderen. Test-Aankoop toonde enige tijd geleden aan dat een gezin 50 euro per jaar meer betaalt voor zijn elektriciteit.

Dit is het gevolg van het te snel en onvoldoende bestudeerd invoeren van de vrije markt, en van een aantal maatregelen die de prijs indirect beïnvloeden, zoals het gratis aanbieden van 100 kilowattuur elektriciteit per verbruiker, een spaarlamp en een budgetmeter.

Deze sociale correcties zijn goed, maar de verbruiker moet correct geïnformeerd worden over deze maatregelen. De mensen moeten weten dat ze indirect, via een algemene verhoging van de prijs per kilowattuur, betalen voor de kostprijs van deze maatregelen.

Ook aan de monopoliepositie van bepaalde bedrijven en intercommunales is weinig gewijzigd. De vroegere marktleiders hebben zich via gemengde en zuivere intercommunales gedurende jaren voorbereid op deze liberalisering. De verwevenheid tussen elektriciteitsverdelers en netbeheerders is soms zo groot dat we opnieuw van monopolieposities kunnen spreken.

Het voorbeeld bij uitstek is de hoge huurprijs die Interelectra vraagt voor het netwerk. De verwevenheid tussen Interelectra en Luminus is zo groot dat andere leveranciers niet kunnen concurreren met Luminus. Het gevaar is groot dat deze leveranciers van de markt worden verdrongen, en niets een willekeurige prijsstijging in de weg staat.

De eindfactuur voor de levering van elektriciteit wordt in grote mate bepaald door het niveau van de diverse heffingen en bijdragen. De federale bijdrage wordt lineair aangerekend aan alle eindverbruikers. Deze heffingen, de financiering van regulator CREG, de bijdragen voor het Kyotofonds en de financiering van het nucleair passief komen boven op de elektriciteitsprijs.

Naast de gebruikers zijn de Vlaamse gemeenten de grote verliezers van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt. In opdracht van de federale minister van Economie heeft de CREG een studie gemaakt over de reële inkomstenverliezen van de gemeenten ingevolgde de liberalisering van de energiemarkt. De resultaten van deze studie zijn onthutsend. Uit de cijfers blijkt dat de Vlaamse gemeenten naar schatting 350 miljoen euro verliezen op jaarbasis. Tot voor kort werd gedacht dat het om maximum 250 miljoen euro zou gaan.

Een deel van de verliezen zou worden gecompenseerd door de Elia-heffing. Deze heffing heeft een bewogen geschiedenis achter de rug. Om alles te begrijpen moeten we teruggaan tot oktober 2002. In zijn beleidsverklaring voor het parlement kondigde premier Verhofstadt toen aan dat de gemeenten zullen worden gecompenseerd voor de verliezen die het gevolg zijn van de vrijmaking van de elektriciteitssector.

Eind 2002 werd een eerste stap gezet door de wijziging van de elektriciteitswet via een artikel in de programmawet. Er was ook nog een KB nodig dat de Elia-heffing mogelijk maakt. Dit vroeg verschrikkelijk veel tijd.

De vertraging van het wetgevend werk zorgde voor behoorlijk wat verwarring bij de meeste gemeentebesturen. De omzendbrief BBA 2002/11 met de richtlijn voor de opmaak van de begroting 2003 maakte de gemeenten immers voor het eerst attent op de financiële gevolgen van de liberalisering. Er was echter geen sprake van dat de gemeenten hiervoor een of andere vergoeding als compensatie konden opnemen in hun begroting.

Aan die toestand kwam pas een einde met de brief van toenmalig minister van Binnenlandse

Geraerts

Aangelegenheden Van Grembergen waarin stond dat de gemeenten in hun begroting 2003 rekening mochten houden met een gelijkblijvend elektriciteitsdividend omdat de Elia-heffing deze verliezen zou compenseren. Niet alleen kwam deze brief rijkelijk laat want de gemeenten hadden immers hun begrotingen al opgemaakt, maar bovendien zou het nog een hele tijd duren voor er een wettelijke basis kwam voor de Elia-heffing. Een KB uitwerken om de Elia-heffing vorm te geven, verliep zeer moeizaam met als gevolg dat er geen akkoord was voor de verkiezingen van mei 2003. De gemeenten hielden echter de druk op de ketel. Bijgevolg werd de compensatie voor de gemeentelijke dividendenverliezen opgenomen in het federaal regeerakkoord. Voor de Vlaamse regering was deze belofte blijkbaar onvoldoende om in een omzendbrief voor de opmaak van de begroting 2004 de heffing als dusdanig in te schrijven.

De Vlaamse gemeenten mochten, in tegenstelling tot wat 7 maanden eerder was gezegd, niet meer rekenen op een federale compensatie. Bij het overleg tussen de gewesten en de federale overheid in het najaar van 2003, bleek het onmogelijk een heffing in te voeren die de volledige gemeentelijke dividendenverliezen zou compenseren. Dit had vooral te maken met het feit dat de elektriciteitsproducenten steen en been klaagden dat de elektriciteitsprijs bleef stijgen en daardoor de concurrentiekracht van het land aantastte.

Uiteindelijk kwam er dan toch een akkoord uit de bus in september 2003, maar meteen werd ook duidelijk dat de belofte die premier Verhofstadt in oktober 2002 had gedaan voor een volledige compensatie, niet zou worden waargemaakt. De compensatie zou worden herleid tot een vergoeding van ten hoogste tweederde. De opmaak van het ontwerp van deze bijzondere wet werd een werk van lange adem. De uiteindelijke wet werd pas op 2 april door de federale regering goedgekeurd.

Na de nodige discussies in de commissies werd op 16 juli 2004 deze wet goedgekeurd in de plenaire vergadering van de Kamer. Tijdens het debat kwam federaal minister Vande Lanotte met een opmerkelijk denkspoor op de proppen. De compensatie voor de Elia-heffing zou onvoldoende zijn en daarom lanceerde hij het voorstel om dit inkomensverlies eventueel te compenseren door een verhoging van het Gemeentefonds. Wellicht is dit niet meer dan een proefballonnetje. Het Gemeentefonds behoort niet tot de bevoegdheid van de federale regering en bovendien is er de vraag, gelet op de budgettaire beperkingen, of de Vlaamse Regering in de mogelijkheid verkeert om het Gemeentefonds te verhogen. Al de vertragingen bij het tot stand komen van de Elia-heffing betekenden wel dat de Vlaamse gemeenten in 2004 ten hoogste acht van de twaalf maanden compensatie kunnen krijgen gezien het juridisch onmogelijk is voor 1 mei van start te gaan. Volgens de VVSG kost elke maand zonder Elia-heffing de Vlaamse gemeenten 14,3 miljoen euro.

Mijnheer de minister, als we nu uw uitspraken horen en ook de standpunten van enkele organisaties die aandringen op de afschaffing van de Elia-taks, alsmede het standpunt van minister Verwilghen, die een oplossing uitdoktert om zowel de gemeenten als de organisaties tevreden te stellen, zal de Elia-heffing zeker niet voor binnenkort zijn en mogen we ervan uitgaan dat de gemeenten voor het jaar 2004 geen compensaties zullen ontvangen.

Een ander nadeel waar we problemen mee hebben, is dat de Elia-heffing de financiering van steden en gemeenten gedeeltelijk terug overhevelt naar het federale niveau. Het is te betreuren dat men terugkomt op de tendens om meer bevoegdheden door te schuiven naar het regionale niveau. Men gaat hier in feite over tot het defederaliseren van bevoegdheden.

Mijn laatste vraag, mijnheer de minister, is blijkbaar nu zonder voorwerp, aangezien u hebt beslist om vanaf januari 2005 de gratis distributie van groene stroom stop te zetten. Toch zou ik in dit verband nog een vraag tot u willen richten. We hebben in het verleden steeds onze bedenkingen gehad bij het percentage groene stroom dat Vlaanderen zou moeten halen. Indien er geen vervangende subsidies komen na het schorsen van de gratis distributie, stijgen de prijzen, zo waarschuwen sommige producenten van groene stroom.

Er was inderdaad door de paarsgroene regering een compromisvoorstel uitgewerkt. Een werkgroep van experts zou zoeken naar alternatieve subsidies vooraleer de gratis verspreiding van groene stroom kon worden afgeschaft. U hebt blijkbaar, zonder rekening te houden met dat

Geraerts

compromisvoorstel, toch de gratis distributie van groene stroom stopgezet.

Welke maatregelen kan en zal de Vlaamse Regering nemen om de stijging van de elektriciteitsfactuur tegen te houden? Zal de Vlaamse Regering de federale regering erop wijzen dat de tekorten van de gemeenten niet via een extra energieheffing moeten worden gedekt? Kunnen deze verliezen via het Gemeentefonds worden gecompenseerd? Betekent het toepassen van de Elia-heffing geen defederalisering van de gemeentefinanciën? Heeft de regering reeds een zicht op welke manier ze de productie en het verbruik van groene stroom zal stimuleren?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is ongeveer twee jaar geleden dat premier Verhofstadt in zijn beleidsverklaring zei dat de gemeenten zonder fout compensaties zouden krijgen voor de verliezen die ze lijden ingevolge de liberalisering van de gas- en elektriciteitssector.

Ik ben burgemeester van een plattelandsgemeente van 16.000 inwoners. Ik denk dat ik de tolk kan zijn van heel wat burgemeesters in Vlaanderen en van schepenen die verantwoordelijk zijn voor het financieel beleid. Deze morgen heb ik de ontvanger in mijn gemeente gevraagd of er al een storting van de Elia-heffing was binnengekomen. Ik moest tot mijn grote verbazing vernemen dat er nog altijd niets op onze rekening is gestort. Er staat dus nog altijd 0 euro compensatie op de rekeningen van de gemeenten. Ik hoorde vandaag van de burgemeester van Eeklo dat hij ook nog niets had ontvangen.

Ik heb eens nagegaan hoe vaak leden van het Vlaams Parlement tijdens vorige legislatuur de minister hebben geïnterpelleerd of vragen hebben gesteld over deze zaak. Dat is dertien keer gebeurd. Het ging in stijgende lijn. Iedereen begon zich al te verkneukelen want de centen zouden dra komen. De heer Geraerts heeft het al van naaldje tot draadje uitgelegd. Men heeft de elektriciteitswet moeten aanpassen en dergelijke, maar de clou van de zaak komt nog. Ik doe al 22 jaar gemeentefinanciën. Men zegt dat we de begroting moeten indienen voor oktober maar we krijgen in december een omzendbrief waarin staat dat men de compensaties mag inschrijven maar dat men eerst nog eens contact moet opnemen met de elektriciteitsproducent.

Wij hebben die Elia-heffing keurig ingeschreven. Uiteindelijk krijgen we een omzendbrief voor 2005, waarin we tot onze grote vreugde lezen dat dit kan gebeuren ofwel via een begrotingswijziging van 2004, ofwel door dit op te nemen in de overzichtstabel bij de begroting 2005. Vroeger was dat de beroemde koptabel. Dat men overschrijft in de begrotingstabel van de begroting 2005, betekent niet meer of niet minder dan dat dit min of meer vastgestelde rechten zijn waarbij in het geval van onze gemeente, wij ongeveer 170.000 euro van 2004 nog te goed hebben. Dat kunnen we voor de opbouw van onze reserve zeer goed gebruiken. In de omzendbrief van de minister staat: 'Voor zover het aandeel voor 2004 zou worden toegekend in 2005, moeten de ontvangsten worden geraamd in de begroting 2005 onder de rubriek 'vorige jaren'.

Tijdens het langdurig politiek reces schrokken we ons een aap toen we een uitspraak van u hoorden in de pers, waarbij werd gezegd dat de voorziene federale belasting op elektriciteit een slecht idee was en u zag het retro-actief invoeren ervan helemaal niet zitten.

Mijnheer de minister, u bent lid van deze regering, en de minister van Binnenlandse Aangelegenheden is tot nu toe nog altijd de heer Keulen. De gemeenten moeten zich nog altijd baseren op dergelijke omzendbrieven, niet alleen om de begroting 2005 op te stellen, of om een begrotingswijziging 2004 door te voeren, maar ook om die beroemde meerjarenplanning op te maken. Ik heb overigens de meerjarenplanningen nooit zien kloppen, maar dat is een ander verhaal.

Op een bepaald ogenblik zaten we met een probleem aangaande de uitvoering van het uitrijverbod voor mest. U hebt toen dezelfde dag alle gemeentebesturen en de pers verwittigd zodat we onmiddellijk konden antwoorden op de vragen die we van de burgers kregen. Ik heb u daar toen voor gefeliciteerd. Nu dachten we dat we weer een goede communicatie zouden krijgen van u over de Elia-heffing, maar dat gebeurt niet.

Mijnheer de minister, ik zou graag van u willen vernemen wat uw standpunt is, als minister verant-

Peumans

woordelijk voor Energie, inzake de Elia-heffing. Is dat ook het standpunt van de Vlaamse Regering? Hoe moeten de gemeenten de omzendbrief interpreteren van de vorige minister van Binnenlandse Aangelegenheden die duidelijk aangaf dat men een bedrag mocht inschrijven in de begroting? Is deze omzendbrief zonder voorwerp geworden, of komt er een andere omzendbrief? Komt er een andere vorm van compensatie volgens uw visie? We lezen ook de reacties van de Gezinsbond en anderen. Zult u ook morrelen aan de volgens mij schandalige winsten die Electrabel maakt? Limburg is de enige provincie die in het verleden Electrabel in een concurrentiepositie heeft geplaatst en die een einde heeft gemaakt aan de samenwerking met Electrabel. Electrabel is mijns inziens nog altijd eigendom van de gemeenten en de provincies en niet van de privé-sector.

Krijgen we een andere vorm van compensatie? Het gaat toch over een bedrag, voor heel Vlaanderen, van 170 miljoen euro. Terloops gezegd, we hebben deze morgen nog eens nagetrokken wat we moeten inschrijven. Alle gegevens zijn blijkbaar door de intercommunales ter beschikking gesteld. De intercommunales konden ons echter niet meedelen welk bedrag we in 2005 zouden moeten inschrijven.

Hoe verklaart men uw uitspraken in relatie tot de regeringsverklaring waarin op pagina 55 staat dat alle Vlaamse beslissingen zullen worden getoetst aan de gevolgen voor de lokale besturen? Ik hoop dat men elke beslissing die op één of andere manier een weerslag heeft op de lokale besturen, daaraan zal toetsen. Deze aangelegenheid betekent voor ons bijna 1 percent personenbelasting die we mislopen. De gemeenten hebben het daar niet gemakkelijk mee.

Wat zijn de vooruitzichten inzake de Elia-heffing voor de gemeenten?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de teneur van mijn vraag is lichtjes anders. Er is al heel wat gezegd. We weten allemaal dat er intussen meer dan 1 jaar is verlopen na de vrijmaking van de energiemarkt en dat de gemeenten heel wat inkomsten mislopen. De stroomfactuur van de gezinnen, de kleine verbruikers, is niet wezenlijk gedaald. Indien ze bij hun oude standaardleverancier zijn gebleven, is hun factuur zelfs gestegen. De grote bedrijven klagen ook steen en been omdat hun elektriciteitsfactuur begint op te lopen.

Om de lagere inkomsten van de gemeenten te compenseren, heeft de federale regering een belasting op het transport van stroom bedacht. Deze heffing zal uitsluitend door de kleine gebruikers, de gezinnen en de KMO's, moeten worden betaald. De opbrengsten zullen slechts een gedeelte van de mindere inkomsten van de gemeenten compenseren.

Zoals de heer Peumans daarnet al heeft aangehaald, blijkt uit de economische pagina's van De Standaard dat niet iedereen minder inkomsten heeft. In de loop van het eerste half jaar is de courante winst van de standaardleverancier met 16,2 percent gestegen. De oude monopolist heeft op die manier 546 miljoen euro verdiend. Het jaar voordien was dit slechts 470 miljoen euro.

De minister heeft zich recent tegen de Elia-heffing uitgesproken. Hij is evenwel snel door zijn eigen regeringspartners teruggefloten. Hij staat nochtans niet alleen. Ook Test-Aankoop, de Gezinsbond en Unizo verzetten zich terecht tegen de Elia-heffing. Al meer dan 30 jaar betalen onze kleine consumenten de op een na hoogste elektriciteitsfactuur in een OESO-land. Deze hoge factuur is enkel het gevolg van het misbruik dat Electrabel van zijn monopoliepositie heeft gemaakt. Door haar kerncentrales vervroegd af te schrijven, heeft Electrabel de elektriciteitsprijs de hoogte ingejaagd, een gegeven waarvoor enkel de kleine verbruikers opdraaien.

Indien de Elia-heffing wordt ingevoerd, zullen de gezinnen en de KMO's eens te meer de dupe worden. De Elia-heffing zal volledig op deze groep worden afgewenteld. Dit zou zelfs met terugwerkende kracht, meer bepaald vanaf 1 mei 2004, gebeuren. Mijns inziens, mag de Vlaamse overheid de Elia-heffing pas invoeren zodra de vrije stroommarkt volledig functioneert en elke monopolierente van Electrabel is weggewerkt.

Mijnheer de minister, volgt u de redenering van Test-Aankoop, de Gezinsbond en Unizo dat de Elia-heffing in zijn huidige vorm beter niet wordt ingevoerd? Blijft u bij het standpunt dat u oor-

Glorieux

spronkelijk hebt ingenomen? Indien deze heffing wel wordt doorgezet, zullen dan compenserende maatregelen worden getroffen om de energiefactuur van de kleine consument, die het slachtoffer van deze taks zal worden, enigszins te drukken? Zo ja, over welke maatregelen gaat het dan?

Mij lijkt het enorm belangrijk om de markt voor de productie van elektriciteit ook vrij te maken. Dit onderwerp is hier al meermaals ter sprake gekomen. Mij lijkt dit de belangrijkste maatregel om de energiefactuur van de kleine verbruikers en van de grote, energie-intensieve bedrijven wat te drukken.

Ik weet dat dit laatste een federale bevoegdheid is. Indien we op zoek zijn naar inkomsten en naar een middel om de energiefacturen te drukken, moet u er evenwel bij de federale regering op aandringen een aanzienlijk deel van de productiecapaciteit van Electrabel te veilen. Indien de vrije markt ook op het vlak van de productie een rol kan spelen, kunnen de prijzen tenminste wat worden gedrukt.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik ben het eigenlijk grotendeels eens met de opmerkingen die hier zijn gemaakt en met de vragen die hier terecht zijn gesteld. Aangezien ik niet in herhaling wil vallen, wil ik hier geen lang betoog houden. Ik zal met enkele algemene beschouwingen beginnen.

De voogdijoverheden, zowel op het Vlaamse als op het federale niveau, hebben het de voorbije jaren steeds over een beter bestuurlijk beleid of over een behoorlijk bestuur gehad. De lokale overheden hebben steeds vastgesteld dat de door deze overheden aangereikte begrotingsmiddelen niet in de praktijk konden worden omgezet. Dit heeft uiteraard desastreuze gevolgen gehad. Op dit ogenblik kunnen de lokale besturen geen coherent en consistent meerjarig financieel beleidsplan opstellen of uitvoeren.

Er zijn twee grote verliezers, namelijk de consument en de lokale overheden. Er zijn tevens twee grote winnaars, namelijk het reeds vermelde Electrabel en de federale overheid. Door de Elia-heffing in te voeren, leveren de BTW en de vennootschapsbelasting de overheid immers bijkomende inkomsten op.

Ik heb slechts één vraag. Ik wil dat dit onrecht ongedaan wordt gemaakt. De consumenten, de bedrijven en de lokale besturen moeten krijgen waar ze recht op hebben, niet meer en niet minder.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer de voorzitter, hoewel er over dit onderwerp al veel is gezegd, wil ik er nogmaals op wijzen dat de meeste gemeenten zich in dezelfde situatie bevinden. Zowat alle gemeenten zijn terminaal ziek. Ik ben dan ook verheugd dat de begroting 2005 en het Vlaams regeerakkoord voor het eerst in vele jaren weer wat respect voor de gemeenten vertonen. Zo is de groeivoet van het Gemeentefonds zo goed als gevrijwaard. Dit was in de loop van de voorbije jaren niet steeds het geval. Hiervoor wil ik de minister alvast danken.

De gemeentebesturen hechten momenteel nog geloof aan de woorden van de Vlaamse overheid. De gemeentebesturen geloven de federale overheid, die ons de voorbije jaren veelvuldig heeft gepast, helemaal niet meer. De politiehervorming vormt hiervan een goed voorbeeld. De door premier Verhofstadt nu al twee jaar lang aangekondigde Elia-heffing is de kers op de taart. Premier Verhofstadt heeft de gemeenten compensaties beloofd. Als burgemeester heb ik hiervan nog geen cent gezien of in mijn gemeentelijke begroting kunnen inschrijven.

CD&V heeft een alternatief voorstel om dit probleem op te lossen. Momenteel betalen de gemeenten de federale staatskas heel wat BTW. Indien een gedeelte van die BTW-gelden in een BTW-compensatiefonds zouden terechtkomen, zouden de gemeenten van dit fonds ongeveer even veel kunnen recupereren als de Elia-heffing zou bedragen. Voor de gemeenten maakt het niet uit of dit geld via de Elia-heffing of via een compensatiefonds terugvloeit. De gemeenten willen gewoon kunnen beschikken over de rechten die in het verleden zijn opgebouwd en de middelen behouden waarvan ze in het verleden gebruik hebben kunnen maken.

Mijnheer de minister, ik onderschrijf het pleidooi van de heer Peeters. Het is vooral de federale overheid die aan deze liberalisering verdient. Deze middelen zouden weer naar de gemeenten moeten vloeien. Op dit ogenblik heeft de federale regering

Verfaillie

geen respect voor de lokale besturen. U zou trouwens eens moeten onderzoeken waar al dit geld eigenlijk terechtkomt. De consumenten betalen meer. De inkomsten van de gemeenten dalen. Kunt u eens in kaart brengen waar dit geld eigenlijk terechtkomt? Kunt u eens onderzoeken welke instellingen met de bijkomende winsten gaan lopen en of we deze instellingen eens niet kunnen aanpakken?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, er zijn hier al heel wat zinnige en minder zinnige uitspraken over de Elia-heffing gedaan. Ik wil hier niet op al deze opmerkingen ingaan.

Indien de minister de Elia-heffing niet of pas na een grondige hervorming zou willen invoeren, moeten andere compensatieregelingen worden uitgewerkt. Deze 'eventuele' opties baren me zorgen. Vergeleken met de andere OESO-landen, wordt arbeid in ons land bijzonder hoog belast. De belastingsopbrengsten uit de taxatie van energie liggen in ons land evenwel lager dan in alle andere lidstaten van de EU. Spijtig genoeg, heeft dit niet tot een lage stroomprijs geleid. De monopoliepositie van producent Electrabel draagt hiervoor de grote verantwoordelijkheid. Dat moet in eerste instantie worden verholpen.

Indien de minister van de Elia-heffing wil afzien en een alternatieve compensatieregeling voor de gemeenten naar voren wil schuiven, vraag ik zijn garantie dat dit niet rechtstreeks of onrechtstreeks tot een verhoging van de lasten op arbeid zal leiden. Eigenlijk is België koploper wat betreft het wegbelasten van al wat goed is voor de maatschappij en bijzonder slecht wat betreft het wegbelasten van al wat slecht is voor de maatschappij, bijvoorbeeld energieverspilling. Indien de Elia-heffing niet wordt doorgevoerd, mag de compensatiefinanciering niet in een directe of een indirecte verhoging van de lasten op arbeid resulteren.

Ik wil hier ook nog even inpikken op de woorden van de heer Glorieux, die daarnet heeft verklaard dat de Elia-heffing vooral ten koste van de gezinnen en van de KMO's zal worden doorgevoerd. Ik denk niet dat de Vlaamse overheid een andere keuze heeft. In het benchmarkconvenant met de grote bedrijven, dat overigens nog door de toenmalige Agalev-fractie is goedgekeurd, heeft de Vlaamse Regering zich ertoe geëngageerd om de grote bedrijven geen bijkomende energiekosten of -lasten op te leggen. Ik vraag me af of het mogelijk is een alternatief voor de Elia-heffing te zoeken, waarbij de grote energieverbruikers een evenredig deel van de lasten dragen, zonder dat benchmarkconvenant te verbreken. Gezien het eerdere engagement van de Vlaamse Regering zien we ons verplicht die bedrijven momenteel te ontzien.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik zal trachten alle vragen van de verschillende vraagstellers te beantwoorden. Voordien wil ik evenwel even de historiek van het dossier schetsen.

Op 1 juli 2002 is de elektriciteits- en gasmarkt in het Vlaamse Gewest geliberaliseerd. In mijn ogen gaat het hier om een heuglijk feit. Op 26 juli 2002 heeft toenmalig minister Van Grembergen in een omzendbrief geschreven dat 'sommige gemeenten al in 2003 de gevolgen van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt zullen ondervinden'. Op 8 oktober 2002 heeft premier Verhofstadt in zijn beleidsverklaring beloofd dat netwerkbeheerder Elia alle gemeenten een vergoeding voor het gebruik van het gemeentelijk grondgebied zou betalen. Op 2 december 2002 heeft toenmalig minister Van Grembergen de gemeentebesturen laten weten dat ze in hun begroting 2003 een bedrag mochten inschrijven maximaal even groot als de dividenden die de intercommunales in de elektriciteitssector hen in 2002 hadden uitgekeerd.

Tijdens het Overlegcomité van 22 december 2002 is een transmissievergoeding van 4,3 euro per megawattuur vastgelegd. Tijdens diezelfde vergadering is besloten rekening te houden met de concurrentiepositie van de grote industriële bedrijven, die een degressief maximaal tarief zullen moeten betalen.

Met betrekking tot het federaal regeerakkoord van 12 juli 2003 heeft premier Verhofstadt verklaard dat, in overleg met de gewesten, een oplossing zou worden gevonden om artikel 431 van de wet van 24 december 2002 uit te voeren en de inkomsten van de gemeenten veilig te stellen. Ten gevolge van dit voornemen zijn de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en van de gewesten en de bijzondere wet van 8 au-

Peeters

gustus 1980 aangepast. Sindsdien bevindt het dossier zich nog steeds op het federale niveau. Op 2 april 2004 heeft de federale regering beslist een heffing van 4,91 euro per megaWattuur te heffen.

Het is nu de vraag wat mijn federale collega, minister Verwilghen, zal doen. Zijn werk is nog niet beëindigd. Er is nog een wetgevend initiatief nodig, en er moet een uitvoeringsbesluit worden uitgevaardigd. De gewesten kunnen voorzien in een gehele of gedeeltelijke vrijstelling. Daarnaast is overleg nodig over de verdeling tussen de verschillende gemeenten.

Mijnheer de voorzitter, met deze inleiding wil ik aantonen dat de Elia-heffing een federale bevoegdheid is, met een invulling door de gewesten op het vlak van de vrijstellingen.

Ik heb begrip voor de vraag van collega's die betrokken zijn bij de financiën van de gemeenten, en willen weten wanneer het geld aankomt. Ik stel voor om niet elke dag bij de gemeenteontvanger aan te kloppen, maar eerst het Belgisch Staatsblad te lezen, want zolang niets is gepubliceerd, kan ook niet worden uitbetaald.

De vorige minister heeft een omzendbrief verstuurd, maar de wetgeving stond helemaal nog niet op punt. Op basis van de omzendbrief menen de gemeenten dat ze deze gelden moeten ontvangen. Ik denk niet dat de gemeenten vragen om een Elia-heffing. Zij hebben, op basis van berichten van de Vlaamse Regering, in hun begroting rekening gehouden met dit geld. Zij vragen dus waar het geld blijft. Ik heb er geen enkel probleem mee dat de gemeenten worden gecompenseerd.

Heel binnenkort zal ik de beleidsnota Energie toelichten. Dan zal ik zeker nader ingaan op de elektriciteitsfactuur.

Als we de markt liberaliseren, werkt de markt. Als er in bepaalde landen problemen zijn die effect hebben op de energieprijzen, zijn we daar in een geliberaliseerde markt aan onderworpen.

De heffingen zijn niet onbelangrijk voor de eindprijs van de elektriciteit. De aard en de ontwikkelingen van de heffingen zullen ook in mijn beleidsnota aan bod komen. Op dit moment zijn er vooral een aantal federale heffingen die wegen op de elektriciteitsprijs. In de toekomst zijn ook een aantal regionale heffingen mogelijk, maar het is heel belangrijk dat we in dit verband voor een duidelijk plafond zorgen.

In de geliberaliseerde markt heeft de klant de vrijheid om zijn leverancier te kiezen. Dit is in Vlaanderen gerealiseerd, maar er is ook het probleem van de productie. Als de markt zich wil ontwikkelen, is ook concurrentie nodig op het vlak van de productie.

De heer Glorieux heeft verwezen naar de veiling. Er zijn zeker een aantal initiatieven nodig om de markt te laten functioneren.

Het standpunt van de Vlaamse Regering is duidelijk: over de Elia-heffing werd nog geen standpunt ingenomen. Voor alle duidelijkheid: dit hoeft ook niet, want het gaat over een federale bevoegdheid. Als de plannen worden uitgevoerd, zal de Vlaamse Regering overleg moeten plegen met het federale niveau over de vrijstellingen en de verdeling over de gemeenten.

Als minister van Energie – en dit is niet het standpunt van de Vlaamse Regering – heb ik twee opmerkingen gemaakt. De eerste opmerking ging over de retroactiviteit, namelijk vanaf 1 mei 2004. De tweede opmerking ging over de wenselijkheid van de invoering van zulk een heffing, rekening houdend met het feit dat de elektriciteitsprijs nu al vrij hoog is. Weinig ondernemingen en particulieren hebben mogen genieten van een verlaging van de elektriciteitsprijs. De liberalisering van de elektriciteitsmarkt heeft tot nu toe niet gezorgd voor een verlaging van de energieprijzen. Het invoeren van een extra heffing van 4,91 euro per kilowattuur is een bijkomende belasting.

Ik stel vooral vragen bij het retroactief invoeren van de heffing. Ik heb onlangs een voorbeeld gehoord dat heel goed aantoont welk gevolg het onverkort doorvoeren van de heffing heeft voor de bedrijven. Er wordt aan een grotere onderneming gevraagd retroactief een onderneming met 150 mensen op te richten, met een omzet van 30 miljoen euro en met een nettoresultaat van 1,3 miljoen euro. Dit is de betaling voor Elia die wordt gevraagd. Het is de vraag of de retroactiviteit kan en mag worden opgelegd aan de bedrijven.

Er is discussie over de verschillende prijzen voor particulieren, maar ook hier is er een grote be-

Peeters

zorgdheid over de te betalen factuur als de Elia-heffing er komt.

De heer Martens heeft terecht verwezen naar de benchmarkconvenant. In artikel 12 staat dat de bedrijven die het convenant hebben ondertekend – dit zijn de grote bedrijven die meer dan 0,5 petajoule energie verbruiken –, zijn vrijgesteld van heffingen. Deze bedrijven worden uitgesloten op basis van de benchmarkconvenant. Het is de vraag of in het auditconvenant, dat nog niet is opgestart, ook zo een artikel moet worden opgenomen. Als de grote bedrijven niet aan de heffing onderhevig zijn, blijven enkel nog de gezinnen en de kleine en middelgrote ondernemingen over.

Heel wat organisaties van de gezinnen zijn bij mij op bezoek geweest. Natuurlijk vragen ook zij om vrijgesteld te worden. Ook andere sectoren vragen dit. De groep die 173 miljoen euro moet ophoesten, wordt dan verschrikkelijk klein. Als minister van Energie wil ik niet worden geconfronteerd met een kleine groep die dit bedrag moet betalen.

Ik wil voor alle duidelijkheid nogmaals herhalen dat ik geen probleem heb met een compensatie voor de gemeenten, want de gelden werden toegezegd op basis van de omzendbrief.

De heer Martens heeft ook terecht verwezen naar de hoge lasten op arbeid in België. We moeten bekijken wat de energiekost is. Op basis van de ondernemingsconferentie werd een benchmarkstudie opgestart om de prijzen te vergelijken met de ons omringende landen. Het is heel belangrijk na te gaan hoe de energieprijzen in onze buurlanden zich verder ontwikkelen. Met een benchmarkonderzoek zien we of we goed bezig zijn.

Het rationeel energiegebruik en alle bevoegdheden die we hebben, moeten we ten volle gebruiken. Het heeft weinig zin om niet-rationeel met energie om te springen en energie langs deuren en vensters te laten verdwijnen, en dan te zeggen dat er een probleem is met de kosten.

Ook hieraan moeten we voldoende aandacht besteden.

De bevoegde minister is zeker bezorgd over een consistente meerjarenplanning en begroting van de gemeenten. Ik ga ervan uit dat deze vraag ook aan de bevoegde minister gesteld zal worden. Het is evident dat een gemeente op een solide rechtszekere manier aan haar middelen moet komen, zeker als die door hogere overheden worden toegezegd. Als er onzekerheid is, heb ik er begrip voor dat het college van burgemeester en schepenen zegt dat het heel moeilijk is om een gemeente of stad financieel te runnen.

Er zijn op het federale niveau alternatieven besproken voor de Elia-heffing. Er is het BTW-compensatiefonds, maar er zijn ook andere alternatieven mogelijk. Als we bekijken wie de opbrengst van de vennootschapsbelasting en de BTW ontvangt en wie baat heeft bij de huidige prijzen, moeten we de vinger aan de pols houden.

Ik heb het daarover met federaal minister Verwilghen gehad om aan te tonen dat er heel pertinente argumenten zijn om de middelen te halen waar ze mogelijk nog altijd zijn en de accenten te leggen bij degenen die bijkomende inkomsten genereren uit de liberalisering, de vennootschapsbelasting en dergelijke. Hij heeft me gezegd dat hij dit mee in overweging zou nemen. Het is in eerste instantie aan de federale minister van Energie om een en ander tijdig en correct uit te voeren. Ik heb alleen mijn zorg geuit over de Elia-heffing, die velen met mij zullen delen.

Mijnheer Geraerts, u hebt terecht verwezen naar een beslissing van de Vlaamse Regering op mijn voorstel om de gratis distributie van groene stroom stop te zetten. U weet dat die beslissing vrij snel moest worden genomen omdat er anders een rechtszaak voor het Hof van Justitie zou worden opgestart. U kunt dat betreuren of niet, maar een minister die bevoegd is voor deze materie moet er in eerste instantie voor zorgen dat we ons niet in een situatie van rechtsonzekerheid bevinden. Er is reeds een actuele vraag over gesteld en we zullen nu nagaan hoe we een en ander verder kunnen ontwikkelen.

Er valt veel te zeggen over de groenestroomproductie. Er staan enkele duidelijke passages over in het Vlaams regeerakkoord, maar het stopzetten was de meest aangewezen en voor de hand liggende beslissing. Nu moeten we nagaan hoe we deze zaak verder kunnen concretiseren op basis

Peeters

van de engagementen die in het regeerakkoord zijn opgenomen. Ik zal hierop terugkomen bij de voorstelling van de beleidsnota Energie.

Ik ben graag bereid om verder in te gaan op bijkomende vragen van de commissieleden.

De voorzitter: Ik wil nog twee dingen toevoegen. De liberalisering gebeurt in dit land op twee manieren. Wallonië doet het veel later dan Vlaanderen. Dat is er mee de oorzaak van dat het probleem op federaal niveau zo moeilijk kan worden opgelost. Ik wil hiermee niet de verdediging van minister Verwilghen opnemen, hij is sterk genoeg om dat zelf te doen.

Mijnheer de minister, mij verontrust het dat u zegt dat niet is uitgemaakt op welke manier de verdeling zal gebeuren. Ik kan alleen maar mijn bekommernis uiten voor de landelijke gemeenten en dacht dat de verdeling volgens verbruik zou verlopen. Als we dit opnieuw via het Gemeentefonds doen, zijn we twee keer gezien, want dan zijn weer de landelijke gemeenten en die met de lage belastingen het slachtoffer. Ik geef u dit mee als beleidsman. Laat ons niet in de steek. U woont ook in een gemeente met enorme financiële moeilijkheden die evenmin graag zal horen dat dit via het Gemeentefonds moet.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, u hebt gelijk dat Wallonië een andere timing hanteert voor de liberalisering. Men heeft het daar ook anders opgelost, namelijk met de invoering van een wegenistaks.

Wat de verdeling betreft, zijn er verschillende mogelijkheden. Daarover is nog geen definitieve beslissing. Er zijn gemeenten die de omzendbrief van voormalig minister Van Grembergen naast zich hebben neergelegd en hun belastingen hebben verhoogd. Er zijn gemeenten die de brief ernstig hebben genomen en een bedrag hebben ingeschreven. Er zijn er ook die de beide hebben gedaan. U vraagt zich terecht af hoe de verdeling zal gebeuren, en een van de mogelijkheden is dat men naar de verbruiker als maatstaf neemt. In dat geval zijn er gemeenten die verschrikkelijk veel van die opbrengsten zullen binnenrijven, zeker wanneer zich een groot bedrijf op hun grondgebied bevindt.

De vraag is of dat een rechtmatige verdeling is. Het is nog te vroeg om daarover te discussiëren. Ik ben me er goed van bewust hoe de verdeling tussen de gemeenten moet gebeuren, maar er zijn heel wat interessante debatten te voeren over hoe die Elia-inkomsten moeten worden verdeeld.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: In de omzendbrief van de minister voor 2005 staat heel duidelijk aangegeven hoe het zou worden berekend. Deze brief wordt door de ambtenaren gelezen. Men spreekt er heel duidelijk over een ontwerp van KB ter uitvoering van artikel zoveel van de elektriciteitswet waarbij de grootverbruikers in mindering worden gebracht in de berekening. Het is dus zo dat een grootverbruiker met een verbruik van meer dan 25 gigawatt wordt afgetrokken van de rekening.

De voorzitter: Vroeger kreeg men daar ook de dividenden niet van, maar dat is een ander debat. Daarom zeg ik: doe het volgens het verbruik, mits de aanpassing.

De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts: Mijnheer de minister, u gaat toch iets te licht over heel deze zaak. In het tijdschrift BinnenBand staat een tabel van dividendenverliezen. Voor elektriciteit gaan we van 364 miljoen euro in 2000, naar 330 miljoen euro in 2003, naar 136 miljoen euro in 2004 tot 115 miljoen euro in 2005. Dat is een geweldige daling van dividenden voor de elektriciteit. Gas zit in hetzelfde schuitje, namelijk met een daling van 124 miljoen euro in 2000 naar 39 miljoen euro in 2005.

Wallonië hanteert een heel andere manier van liberaliseren. De Walen zijn geen vragende partij omdat de gemeenten daar niet het nadeel ondervinden dat de Vlaamse gemeenten hebben.

De mensen betalen meer, de gemeenten ontvangen minder, maar wie heeft het geld? Dat zit blijkbaar op twee niveaus, namelijk bij de federale overheid via de BTW en bij Electrabel, een privébedrijf. We ondervinden dat men de energiemarkt en de hele materie beter tot bevoegdheid van de Vlaamse Regering maakt. Men zou ook beter de vennootschapsbelasting naar Vlaanderen brengen, dan hadden we dit probleem niet. We zitten in twee putjes te graven. Alweer is de staat België

Geraerts

nadelig voor Vlaanderen, voor de Vlaamse gemeenten en de inwoners van Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Uw laatste opmerking is geen vraag maar een stelling van uwentwege. Ik neem de zaak zeer ernstig, en ben er steeds mee bezig. Ik maak me er zorgen over, voor de gemeenten omwille van de dividenden en voor degenen die worden geacht het geld op te hoesten. We moeten echter enige voorzichtigheid aan de dag leggen. De heer Martens heeft terecht verwezen naar de benchmarkconvenants die worden afgesloten. U citeert uit de brief, maar ik weet niet welke soort bedrijven u bedoelt. Er zijn bovendien verschillende versies van het ontwerp van KB.

De heer Jan Peumans: De gemeenten hebben geen enkel voordeel van de grootverbruikers. Die hebben een totaal ander regime, het heeft niets te maken met dividenden die de gemeenten krijgen.

Minister Kris Peeters: U zegt dat het er niets mee te maken heeft, maar dat is nog niet uitgemaakt. Het is een stelling om te zeggen dat degenen die er vroeger niet bij betrokken waren, er nu ook worden uitgelaten. Als men de groep die 177 miljoen euro mag ophoesten, kleiner maakt, is het bedrag dat ze moeten ophoesten groter.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal het nog eens grondig bekijken. Ik ben niet de veroorzaker van al deze elementen. Het is de federale regering die dit in gang heeft gezet twee jaar geleden. Het is de vorige Vlaamse Regering en ook deze die het bevestigt. Dat men eens heel duidelijk zegt dat er van de Elia-heffing niets in huis komt, dan is dat voor iedereen duidelijk. Men heeft een verhaal opgezet, beloftes gedaan, er zijn interpellaties gehouden en het VVSG heeft alles keurig gerapporteerd. Elke gemeente is nu in de blijde verwachting dat de centen zullen komen. Nu zien we weer dat minister Verwilghen plots geen zin meer heeft om het KB verder af te werken. Waarom zegt men niet gewoon eens: het gaat niet door. Dan is het tenminste duidelijk en dan kunnen we weer eens de belasting verhogen, maar dan betaalt weer de consument. Dan is er de vraag of dat rechtvaardig is, maar dat wil ik niet beoordelen.

Het valt me op dat u zegt dat de Vlaamse Regering nog geen standpunt heeft ingenomen. Ik begrijp dan niet de omzendbrief van de minister van Binnenlandse Aangelegenheden, die we daarover volgende week zullen ondervragen. Ik zie dat die er wel een standpunt over inneemt. Hij doet dit weliswaar in zeer voorzichtige bewoordingen, maar hij zegt aan de gemeenten het in te schrijven. Dat is toch een standpunt.

Minister Kris Peeters: Dat moet u aan de minister vragen.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: De Waalse gemeenten worden ook heel anders gefinancierd dan de Vlaamse. Ze krijgen van de Waalse overheid veel meer. Als zij van start zullen gaan met de liberalisering, zal de impact in Wallonië veel kleiner zijn dan in Vlaanderen omdat het elektriciteitsnet en het aantal inwoners veel lager is. De impact zal daar misschien 25 percent zijn van die in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren: Mijnheer de voorzitter, het verrast me heel erg hoe de discussie in deze commissie wordt gevoerd. In de discussie en in het antwoord van de minister, vind ik bestendig nieuwe elementen, feiten en versies. Ik hoor nieuwe parlementsleden zeggen: laten we alles wegvagen en herbeginnen. We doen niets en we zullen belastingen innen.

De heer Jan Peumans: Sorry, mijnheer Vermeiren, maar u moet op tijd komen en voorzichtig zijn met wat u zegt. Ik voel me aangesproken.

De heer Francis Vermeiren: Mijnheer Peumans, ik zal u proberen te citeren. U hebt gezegd dat de minister ons maar moet zeggen dat er niets van komt en dan zullen we belastingen innen. Dat zijn niet mijn, maar uw woorden.

De heer Jan Peumans: Dat zou politiek het meest eerlijke zijn.

De heer Francis Vermeiren: Dit dossier is niet nieuw, het heeft een historiek van 3 jaar. Ik verwacht van deze minister en deze regering dat we nu eindelijk een degelijke timing krijgen op basis

Vermeiren

van wat er is beslist en van de directieven die men aan de gemeentebesturen heeft gegeven.

Mijnheer de minister, aangezien iedereen hier blijkbaar vrij kittelorig is, wil ik me zeer voorzichtig uitdrukken. U hebt daarnet verklaard dat er nog geen beslissing is genomen. Ik vraag me af waarom u niet gewoon verklaart dat de beslissing wel al is genomen. Dergelijke beslissingen kunnen immers nog worden bijgesteld en verbeterd. Het nodige overleg moet tot een duidelijke timing leiden.

De gemeentebesturen komen in financiële problemen terecht en kunnen hun begroting voor het komende jaar niet op een degelijke wijze opstellen. Ze weten niet waar ze precies aan toe zijn. U moet continuïteit en duidelijkheid in het beheer mogelijk maken. U moet een duidelijke timing bepalen. *(Opmerkingen van de heer Jan Verfaillie)*

Mijnheer Verfaillie, dat lost niets op. Ik heb de minister daarnet horen verklaren dat er nog geen beslissing is genomen. Volgens mij is er wel al een beslissing genomen. Ik heb over dit onderwerp al heel wat verklaringen horen afleggen. Leden van alle politieke partijen hebben verwarrende taal gesproken. Ik dring niet aan op bijkomende verklaringen. Ik wil een duidelijke timing. Zo kan het niet verder.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer Vermeiren, wij bepalen die timing niet. De Vlaamse Regering kan dit dossier pas behandelen nadat de federale regering alle wettelijke zaken heeft geregeld. Ik wil er trouwens op wijzen dat uw partij wel en mijn partij geen deel van de federale regering uitmaakt.

De heer Francis Vermeiren: Mijnheer Verfaillie, ik heb het hier niet over politieke partijen. Ik wil enkel reageren op wat de minister, vermoedelijk met de beste bedoelingen, daarnet heeft gezegd. *(Opmerkingen van de heer Jan Verfaillie en van de heer Jan Peumans)*

Ik heb de minister niets verkeerds horen zeggen. Ik heb enkel gereageerd op zijn uitspraak dat de Vlaamse Regering nog geen beslissing heeft genomen. Er zijn al beslissingen genomen. Wij hebben geen behoefte aan bijkomende interpretaties, maar aan een duidelijke timing. Alle gemeentebesturen vragen om duidelijkheid. *(Opmerkingen van de heer Jan Verfaillie en van de voorzitter)*

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: De gemeentebesturen, de particulieren en de bedrijven vragen terecht om duidelijkheid. Ik heb deze vragen daarnet al trachten te beantwoorden.

Het dossier bevindt zich momenteel in de handen van minister Verwilghen. De federale regering moet nog een aantal stappen zetten. Welke stappen ze zal zetten en op basis van welke elementen ze die beslissingen zal nemen, is van groot belang. Enkele weken geleden heb ik contact opgenomen met minister Verwilghen. Ik heb hem mijn bezorgdheden als Vlaams minister van Energie overgemaakt. Hij heeft me verzekerd dat dit dossier zo snel mogelijk zou worden gefinaliseerd.

Indien ik verklaar dat er nog geen regeringsstandpunt is, heb ik het natuurlijk over de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering moet een standpunt innemen over de gedeeltelijke of de gehele vrijstelling van de Elia-heffing. De Vlaamse Regering moet zich over de problematiek van de verdeling over de Vlaamse gemeenten buigen. Blijkbaar heeft minister Verwilghen de betrokken gemeentebesturen hier al wat informatie over gegeven. Het spreekt vanzelf dat de Vlaamse Regering rekening zal houden met de bezorgdheid van de Vlaamse gemeenten. Aangezien de Vlaamse Regering nog geen beslissing heeft genomen, kan ik hier moeilijk het tegendeel komen beweren.

Het belangrijkste element in de discussie lijkt me de vraag van de gemeentebesturen om meer duidelijkheid en rechtszekerheid. De gemeentebesturen willen deze middelen zo snel mogelijk ontvangen. Dit is een terechte vraag. Het uitwerken van allerlei alternatieven mag er niet toe leiden dat de gemeenten deze gelden niet zouden krijgen. De Vlaamse Regering zal hier de nodige zorg aan besteden.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Vermeiren, ik beschouw u als een éminence grise in dit parlement. Ik heb veel respect voor wat u zegt. Ik hoop dat ik u met deze woorden gelukkig kan maken. *(Gelach)*

Peumans

U hebt daarnet om een duidelijke planning gevraagd. Ik weet niet of u de omzendbrief met betrekking tot de begroting 2005 kent. In die omzendbrief staat een duidelijke planning. De in het kader van de Elia-heffing in de begroting van 2004 ingeschreven kredieten mogen naar de zogenaamde overzichtstabel van 2005 worden overgebracht. Dit is de enige duidelijkheid die in de omzendbrief valt terug te vinden. De omzendbrief maakt trouwens ook gewag van een ontwerp-KB van minister Verwilghen. In dit ontwerp-KB zou een benaderende raming worden opgenomen.

Als burgemeester van Zaventem weet u dat de ambtenaren die de gemeentelijke begrotingen opstellen dergelijke omzendbrieven steeds ernstig nemen. Ik heb deze omzendbrieven alleszins altijd ernstig genomen. *(Opmerkingen van de heer Jan Verfaillie)*

Net als ten tijde van de politiehervorming, kan ik nu enkel vaststellen dat de Vlaamse overheid gemeenten vaak zaken voorschotelt die uiteindelijk niet worden uitgevoerd. Het gaat hier niet enkel om de Elia-heffing. Eigenlijk zou de Vlaamse Regering de gemeentebesturen moeten melden dat ze over de Elia-heffing nog niets weet en dat de gemeentebesturen deze heffing niet mogen inschrijven. Indien ze er alsnog komt, kan daar nadien nog rekening mee worden gehouden. Dat zou veel duidelijker zijn. Nu is een bepaalde verwachting geschapen. De gemeentebesturen rekenen erop dat die centen uiteindelijk zullen komen. Dat is de kern van het probleem. Ik blijf zitten met mijn vraag om duidelijkheid.

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren: Ik voel me zeer vereerd hier een éminence grise te worden genoemd. Ik begrijp evenwel niet waarom iedereen hier zo zenuwachtig is. Deze namiddag heb ik op de website van de Vlaamse Gemeenschap een document gevonden dat alle gemeentebesturen duidelijk meedeelt wat ze al dan niet kunnen inschrijven. Dit document bevat tevens een overzicht van de rekeningen van de voorbije jaren en een prognose van wat de komende jaren te verwachten valt. Ik heb deze tekst een half uur geleden van de website van de Vlaamse Gemeenschap gehaald. Nu, een half uur later, hoor ik een minister verklaren dat er nog geen beslissing is genomen. Dit roept vragen op.

Natuurlijk vallen bepaalde beslissingen onder de bevoegdheid van de federale regering, en natuurlijk mogen we ons niet in de plaats van het federale niveau stellen. Ik wil enkel beklemtonen dat we ons voorzichtig moeten opstellen. Om tot een timing te komen, moet eerst het grondwettelijk probleem over de situatie in Wallonië worden opgelost. Ik heb daarnet iemand horen verklaren dat 'in Wallonië krijgt men'. Dit klopt niet. Ik zou dit vervangen door 'in Wallonië pakt men'. De Waalse overheid heeft al tweemaal geld geïnd voor de distributie is vrijgegeven. Het Vlaams Parlement heeft zich steeds tegen deze handelwijze verzet.

Op de website van de Vlaamse Gemeenschap staat beschreven hoe het moet, maar de bevoegde minister verklaart dat deze zaak nog verder moet worden onderzocht. Ik heb respect voor zijn benadering, maar we moeten wel weten waar we aan toe zijn. We willen de timing respecteren en onze gemeentelijke begrotingen opstellen. Ik heb de aanwezigen niet op stang willen jagen, ik heb enkel om een duidelijke timing gevraagd.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Vermeiren, ik voel me helemaal niet op stang gejaagd of kittelorig. Ik ben het als burgemeester meer dan beu omzendbrieven te ontvangen over zaken die ik in mijn begroting mag inschrijven zonder nadien iets te ontvangen. Dat ben ik echt beu.
(Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren)

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer Vermeiren, we moeten de situatie hier correct omschrijven. We mogen de rollen niet omdraaien. Het is uw partijgenoot, federaal minister Verwilghen, die moet handelen. Indien hij geen beslissing neemt, kunnen wij ook niets doen. *(Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren)*

De voorzitter: Mijnheer Verfaillie, u maakt nu deel uit van de meerderheid. U moet zich aan die nieuwe rol aanpassen. Het heeft geen zin het hier steeds over andere parlementen te hebben.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het Vlaams beleid inzake de inventarisatie van nutsleidingen

De voorzitter: Aan de orde is de interpellatie van de heer Penris tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het Vlaams beleid inzake de inventarisatie van nutsleidingen.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik zal trachten de problematiek van het inventarisatiebeleid inzake de nutsleidingen in Vlaanderen kort te duiden. De ramp te Gellingen heeft dit debat in de publieke belangstelling gebracht. Dit betekent niet dat er zich voor deze ramp geen eerdere incidenten hebben voorgedaan. Bij de werken aan de Leien te Antwerpen hebben zich al heel wat incidenten voorgedaan met allerhande nutsleidingen. Vlak na de ramp te Gellingen heeft zich in de Antwerpse Abdijstraat trouwens een bijna soortgelijk incident voorgedaan, zij het met een gelukkiger afloop. Naar aanleiding van de ramp te Gellingen stelt de publieke opinie zich vragen over het inventarisatiebeleid in Vlaanderen.

Voor die ramp had het brandweerkorps van Lommel de kat de bel al aangebonden. Nadat Fluxys een grote leiding door Noord-Limburg had getrokken, vroeg dit brandweerkorps om een risicoplan. Fluxys heeft nooit gevolg gegeven aan deze vraag. Fluxys voelt zich blijkbaar niet verplicht om op dergelijke vragen in te gaan en levert enkel risicoanalyses aan de zogenaamde Seveso-bedrijven.

De brandweer van Lommel heeft Fluxys gevraagd hoe een lek aan een dergelijke leiding tijdig kan worden gedetecteerd en wat de impact van een eventuele ontploffing zou zijn. De Lommelse brandweer wil immers weten hoe groot het terrein is dat in dergelijke omstandigheden moet worden ontruimd. In overleg met de provinciale overheden heeft Fluxys beloofd urgentieplannen uit te werken. Bij mijn weten zijn die plannen er op dit ogenblik nog steeds niet. Ter informatie wil ik hier nog aan toevoegen dat het gas in de grote gasleidingen reukloos is.

Na de ramp te Gellingen hebben verschillende beroepsverenigingen zich in het debat gemengd. De Vlaamse Confederatie voor de Bouw heeft erop gewezen dat het voor aannemers tegenwoordig bijzonder moeilijk is om schade aan ondergrondse leidingen tijdens hun werkzaamheden te vermijden. Sinds de vrijmaking van een aantal markten hebben steeds meer spelers op de distributiemarkt overal te lande leidingen gelegd. Het is haast onmogelijk geworden om alle nutsbedrijven te contacteren die op ons grondgebied actief zijn. Volgens de ramingen van de Vlaamse Confederatie voor de Bouw liggen er in België momenteel ongeveer 400.000 kilometer ondergrondse nutsvoorzieningen. De rechtstreekse schade aan die leidingen wordt jaarlijks op enkele miljoenen euro geschat.

Op dit ogenblik moeten de aannemers zelf alle nutsbedrijven contacteren om te weten te komen waar de leidingen liggen. Vaak blijken deze plannen niet te kloppen. Dat de leidingen niet steeds liggen waar ze volgens de plannen zouden moeten liggen, is in 2003 pijnlijk duidelijk geworden tijdens de werken aan de Antwerpse Leien.

De veiligheidscoördinatoren van verschillende bouwfirma's zijn niet te spreken over de manier waarop de nutsmaatschappijen zich tegen grote fouten en foute plannen indekken. Volgens de nutsmaatschappijen moet rond elke nutsleiding een veiligheidsstrook in acht worden genomen. Binnen deze veiligheidsstrook mag niet met machines worden gegraven. Indien een plan niet blijkt te kloppen en een aannemer toch een leiding raakt, legt de betrokken nutsmaatschappij de schuld daarvoor haast altijd bij de aannemer.

In navolging van de ramp te Gellingen heeft de heer Loos, een expert in het onderzoeken van leidingen, een aantal uitspraken gedaan. In Nederland kunnen ondergrondse werkzaamheden in de nabijheid van leidingen pas worden uitgevoerd als alle maatschappijen met ondergrondse leidingen zijn geraadpleegd. In België is dit niet het geval. Volgens de heer Loos onderzoeken de Nederlandse gemeenten telkens opnieuw of een bepaalde karwei al dan niet kan worden uitgevoerd. Zonder de toelating van het betrokken gemeentebestuur mag een aannemer niet beginnen graven. In Vlaanderen kunnen de openbare besturen, de gemeenten en de provincies, de nodige inlichtingen over de leidingen niet geven. Volgens de heer Loos weten deze besturen de leidingen meestal niet eens liggen.

Penris

Ook de Vlaamse Bouwunie, de vereniging van KMO's, heeft gereageerd. De Bouwunie pleit voor een uniform en geïnformatiseerd plan van de ondergrondse kabels en leidingen in Vlaanderen. Die informatie moet worden gecentraliseerd bij één instantie. Mijnheer de minister, de Bouwunie heeft hierover begin augustus 2004 overleg met u gepleegd, maar u stelde toen dat het nog tien jaar zal duren voor het kadaster er is.

Ten slotte verschenen, na de indiening van mijn interpellatieverzoek, ook nog de resultaten van een onderzoek van VOKA-Kempen. Hieruit blijkt dat minstens 250 aangesloten leden pleiten voor één aanspreekpunt voor informatie over nutsleidingen.

Ondertussen behelpen de aannemers zich. Het departement Leefmilieu en Infrastructuur heeft met de bouwsector een code van goede praktijk afgesproken. Daarin staat dat aannemers eerst moeten nagaan of er leidingen en kabels liggen, voor ze graafwerken uitvoeren. Het gaat hier om een vrijwillige code. De naleving kost geld en verhoogt de prijs van de werken. Aannemers die zich niet aan deze code houden, kunnen goedkoper werken en zijn dus aantrekkelijker.

Mijnheer de minister, de bouwsector wil dat deze code verplicht wordt. U wilt niet zo ver gaan en nodigt eerst de nutsbedrijven uit voor een gesprek, om daarna het gesprek te voeren met alle betrokkenen. Volgens u is het te vroeg om een wetgevend initiatief te nemen. Mijnheer de minister, is het overleg met de nutsbedrijven al achter de rug? Wat is daarvan het resultaat?

Een ander heikel punt is het dossier van de website www.woc.be. Dit initiatief van Electrabel was oorspronkelijk bedoeld om burgers te informeren over werkzaamheden in hun straat. Met een muisklik zouden alle plannen van de nutsbedrijven voor een bepaalde straat aangevraagd kunnen worden. Volgens onze informatie werd de module 'planaanvraag' echter nooit geactiveerd. Mijnheer de minister, u wilt nu aan Electrabel vragen wat ter zake mogelijk is. Ook hierover wil ik graag tekst en uitleg.

Het grootschalig referentiebestand (GRB) kan een oplossing bieden voor het probleem. Ik ga niet in op de wetstechnische details van het GRB. De decretale omkadering is ingewikkeld en interfereert dikwijls met wetgeving over het GIS. Het GRB is een databanksysteem met allerlei geografische referentiegegevens van het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Hierin worden opgenomen: gebouwen, adressen, percelen, wegen en enkele facetten van de waterlopen. Ook kadastrale gegevens zouden in de gegevensbank worden geregistreerd.

Iedere gebruiker van de gegevensbank blijft verantwoordelijk voor zijn eigen specifieke gegevens en kan eigen thematische bestanden enten op het GRB: bevolkings- en vergunningsregisters bij de overheid, leidingen voor de nutsbedrijven, wegmarkeringen voor de wegbeheerders, enzovoort.

De overheid en de nutsbedrijven zijn op dit moment volop bezig met het uitbouwen van het GRB. De overheid zijn de gemeenten, de provincies en de gewestelijke instellingen. Het aandeel van de sector van de nutsbedrijven krijgt vorm via de exploitanten van distributie- en transportnetten.

De financiële kost voor de kartering van nieuwe gebieden wordt hoofdzakelijk door het Vlaamse Gewest en de sector van de nutsbedrijven gedragen. Voor de centrale databank wordt gerekend op de directe bijdrage in natura van alle overheidsniveaus, en zelfs van bepaalde federale instellingen.

Op dit moment is het GRB geactiveerd, afgesloten of wordt eraan gewerkt. In de gemeenten Laakdal, Brasschaat, Gent, Sint-Truiden, Londerzeel, Opwijk, Rumst, Meulebeke, Harelbeke, Geetbets, Bornem en Kapellen is het al ver gevorderd.

Het grote probleem bij het opmaken van het grote referentiebestand is het financiële probleem. In artikel 32, paragraaf 1 van het decreet van 1 april 2004, dat deze materie regelt, staat: 'De netbeheerders verschaffen aan het ondersteunend centrum van het Geografisch Informatiesysteem Vlaanderen alle informatie in verband met de door hen geëxploiteerde aanwezige netten die nodig is ter berekening van de door hen verschuldigde heffingen.Deze gegevens worden door het ondersteunend centrum bijgehouden in een register. De netbeheerders dienen daartoe voor het einde van het heffingsjaar een aangifte in bij het ondersteunend centrum, overeenkomstig een

Penris

model dat na advies van de GRB-raad door de Vlaamse Regering wordt bepaald. De Vlaamse Regering bepaalt, op voorstel van de stuurgroep van GIS-Vlaanderen en na advies van de GRB-raad, de vergoedingen die door derden zijn verschuldigd voor toegang tot het GRB. De opbrengsten worden gelijk verdeeld tussen de netbeheerders van de fysieke leidingnetten en het Vlaamse Gewest'.

Mijnheer de minister, de wetgeving ter zake is complex. Er zijn decreten over het GIS en over het GRB, die soms interfereren en moeilijk leesbaar zijn. We zijn toe aan vereenvoudiging en decreetsevaluatie. Werden door uw diensten reeds decreetsevaluaties toegepast? Wat zijn daarvan de resultaten?

Mijnheer de minister, u hebt in de pers bij herhaling gezegd dat u onderhandelingen zou voeren met de sector van de nutsbedrijven over de vormen van samenwerking voor de inventarisatie van de nutsleidingen in Vlaanderen. Wat zijn tot nu toe de resultaten van dat overleg met de sector?

Hoe zit het verder met de heffingen? Zijn de nutsmaatschappijen bereid die te betalen? Ik heb de indruk dat de inventarisatie traag op gang komt omdat de betaalbereidheid aan één kant van de tafel gering is.

Mijnheer de minister, een aantal van onze provincieraadsleden merkt op dat sommige provincies met hun GIS-diensten initiatieven hebben genomen die niet door GIS-Vlaanderen worden gevalideerd. Kunt u dit bevestigen?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, aangezien de uiteenzetting van de heer Penris zeer volledig en accuraat was, wil ik enkel verwijzen naar de enquête van VOKA-Kempen.

De enquête levert een onthutsend resultaat op: 70 percent van de bedrijven weet niet of er ondergrondse transportleidingen aanwezig zijn op hun terrein. In een artikel in Het Laatste Nieuws van 7 oktober 2004 wordt deze tendens bevestigd. Ik citeer: 'Tijdens graafwerken vlakbij de E40 Brussel-Oostende in Loppem is gistermiddag een gasleiding geraakt. Daarbij kwam een hoeveelheid gas vrij. Stenen en zand spoten in de lucht. Dat veroorzaakte schade. Volgens de aannemer stond de gasleiding in kwestie niet vermeld op de kaart van de omgeving'. Mijnheer de minister, dit zijn hallucinante zaken die echt niet kunnen.

Uit het VOKA-onderzoek blijkt ook dat bedrijven niet weten bij welke instantie ze informatie kunnen inwinnen over de ondergrondse nutsleidingen. Er bestaat ook grote onwetendheid over de te volgen procedures en de te nemen maatregelen als er problemen zijn met ondergrondse transportleidingen.

Mijnheer de minister, in de enquête zegt 80 percent van de bedrijven dat ze niet worden verwittigd als er werken op hun terrein worden uitgevoerd. Deze situatie is niet meer te verantwoorden.

Volgens de heer Ivens van VOKA tonen de resultaten van de enquête aan dat hoogdringend maatregelen moeten worden genomen. VOKA vraagt terecht één centraal aanspreekpunt, waar bedrijven terecht kunnen voor concrete en correcte informatie over de ligging van ondergrondse transportleidingen. Daarnaast moeten bedrijven worden geïnformeerd over de te volgen procedures bij problemen.

Mijnheer de minister, er werd reeds vermeld dat u een inventaris zou opstellen tegen 2014. Het is niet meer verantwoord een dergelijke datum voorop te stellen. Nog 10 jaar wachten eer bedrijven concrete of correcte informatie kunnen krijgen over de ondergrondse transportleidingen is te lang.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u een andere kijk hebt op de zaak en dat die termijn drastisch kan worden verminderd. Welke maatregelen kunnen er worden genomen om dergelijke inventarissen op te stellen? Waar kan men terecht voor de nodige informatie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het gaat om een zeer ernstig probleem. Er zijn wel gradaties. Gasleidingen zijn heel wat gevaarlijker dan bijvoorbeeld telefoonlei-

Peeters

dingen. Bij calamiteiten met gas zijn de gevolgen heel wat ernstiger dan wanneer een telefoonleiding wordt doorgesneden.

Toen ik pas minister was, heb ik een initiatief genomen om een en ander in kaart te brengen. Ik wacht uiteraard niet tot 2013 of 2014 voor wat onder andere de gasleidingen betreft. De interpretatie als zou dat wel het geval zijn, is volledig fout. Wel zijn er elementen op korte termijn en andere op een wat langere termijn. Zeker wat het Grootschalig Referentiebestand betreft, moet er monnikenwerk worden geleverd. Dat kan onmogelijk gebeuren in een aantal maanden of jaren. De gevaarlijke zaken, zoals gas, moeten wel op een andere en snellere manier worden aangepakt.

Mijnheer Penris, ik heb een uitgebreide nota om te antwoorden op uw vragen. Ik zal hier beknopter reageren. Ik zal eerst antwoorden op uw laatste vraag. De provincies zijn, via een vertegenwoordiger van de Vereniging van Vlaamse Provincies in de stuurgroep GIS-Vlaanderen, nauw betrokken bij de uitbouw van het GRB. Daarnaast is er een structureel overleg tussen het ondersteunend comité GIS-Vlaanderen en de provinciale GIS-coördinatoren, waarbij gemeenschappelijke projecten worden geïnitieerd en opgevolgd.

Conform de doelstellingen van het samenwerkingsverband GIS-Vlaanderen wordt er gestreefd naar standaardisatie. De gemeenschappelijke initiatieven van de provincies met een duidelijke meerwaarde voor het samenwerkingsverband worden wel degelijk gevalideerd in het kader van GIS-Vlaanderen. De realisatie van een middenschalige luchtfotoreeks van Vlaanderen en de scanning van de Atlas der Buurtwegen zijn twee concrete voorbeelden van projecten waarbij de provincies en het ondersteunend comité GIS-Vlaanderen zeer intensief hebben samengewerkt. Mocht u nog andere voorbeelden hebben waar dat niet het geval is, dan vraag ik u die over te maken. Ik zal dan nagaan wat er is foutgelopen.

Nu de eerste GRB-producten beschikbaar worden gesteld, is het belangrijk dat de gebruikers van het GRB, en in het bijzonder de lokale besturen, begeleid worden in het gebruik ervan. Zij zijn immers essentiële partners bij de organisatie van de bijhouding of actualisering van het GRB. Ik zal dan ook niet nalaten om terzake de nodige initiatieven te nemen zodat de lokale besturen hun rol met succes kunnen opnemen. Ik verwijs hierbij naar het regeerakkoord, waarbij we vanuit de Vlaamse administratie de lokale besturen meer gaan coachen en ondersteunen bij hun taken.

Mijnheer Penris, u zegt terecht dat het GIS-decreet een kaderdecreet is, waarin de structuur en werking van het samenwerkingsverband GIS-Vlaanderen is vastgelegd. GIS-Vlaanderen is alleen bindend voor het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de Vlaamse openbare instellingen, de provincies en de gemeenten. Dit decreet regelt de uitbouw en exploitatie van een gestructureerd communicatie- en beheerssysteem van geografische informatie binnen alle geledingen van de Vlaamse overheid.

Het GRB-decreet daarentegen is een technisch decreet dat in hoofdzaak een heffingsregeling invoert ten aanzien van de nutsbedrijven. Er werd daarom voor geopteerd om het GRB-decreet als een afzonderlijk decreet uit te werken. De integratie van het GIS- en het GRB-decreet is mogelijk maar zou een aanzienlijke vertraging hebben betekend ten aanzien van de realisatie van het GRB. Ik zal echter zeker nagaan wat de meerwaarde van een eengemaakt decreet kan zijn. We moeten er wel rekening mee houden dat het ene een kaderdecreet is en het andere een technisch decreet.

In een evaluatie van het GIS-decreet is decretaal niet voorzien, en wordt vooralsnog ook nog niet overwogen, gezien de samenwerking tussen de partners bij de uitbouw van het GIS naar behoren verloopt. Als u zou beschikken over andere informatie, dan wil ik daar zeker rekening mee houden.

Mijnheer Penris, wat de ontsluiting van de leidinggegevens betreft, hebt u terecht verwezen naar de contacten die ik heb gehad met de GRB-raad of zijn vertegenwoordigers enerzijds en de nutsbedrijven en de bouwsector anderzijds. De huidige regelgeving verplicht de aannemer van werken in principe de eigenaar van de grond, de wegbeheerder en de eigenaar van de kabel of leiding te contacteren teneinde over de vereiste informatie te beschikken met betrekking tot de aanwezigheid van leidingen en kabels in de ondergrond. In de praktijk is het in veel gevallen de gemeente die een lijst van aanwezige eigenaars van leidingen op haar grondgebied doorgeeft aan de

Peeters

aannemer. In een tweede stap contacteert de aannemer de individuele eigenaars van leidingen en kabels om plannen met daarop de situering van de leidingen in eigendom van die maatschappij op te vragen. Het gaat daarbij om de planaanvraag.

Ik heb de pas opgerichte GRB-raad daarover om advies gevraagd. Net zoals u had ik berichten ontvangen dat een en ander niet naar behoren verliep. Volgens de leden van de GRB-raad is het niet nodig en ook niet wenselijk om in grijpen in de tweede stap van het proces. De netbeheerders beschikken immers intern over performante operationele processen voor het beantwoorden van planaanvragen. De planaanvragen worden binnen een redelijke termijn – meestal 5 en maximaal 10 dagen – en conform de wettelijke termijnen afgehandeld. Gezien de verscheidenheid aan beschikbare informatie en automatisering is het op korte termijn niet haalbaar deze processen aan te passen.

De GRB-raad is echter wel van mening dat de eerste stap waarbij informatie wordt verstrekt over welke maatschappijen waar aanwezig zijn, kan worden geoptimaliseerd. De nutsbedrijven zijn bereid om op korte termijn mee te werken aan een betere ontsluiting van deze informatie en zijn overtuigd dat dit voordelen biedt voor alle betrokken partijen: de aannemers, de gemeenten en de netbeheerders. De verwezenlijking kan best gebeuren via een eenvoudige, centrale internettoepassing, waarbij in een eerste fase informatie op gemeenteniveau beschikbaar wordt. Verdere eventuele detaillering, bijvoorbeeld op straatniveau, wordt onderzocht.

U hebt ook de vraag naar de financiering gesteld. Het gaat over een niet onaardig bedrag.

De financiële lasten voor dit project worden gespreid tot 2013-2014 en geraamd op 114 miljoen euro voor de aanmaak en beheer en 53 miljoen euro voor de tussentijdse bijhouding. Deze totale lasten van 167 miljoen euro zullen voor de helft door het Vlaamse Gewest worden gedragen. De andere helft zal door de nutsbedrijven onder de vorm van een heffing worden bijgedragen.

Op 18 juli 2002 was er een akkoord over de verdeelsleutel, zijnde 50/50. De eerste heffingen zullen uiterlijk op 30 juni 2005 gevestigd worden en daarna elk jaar worden geheven. Er is geen enkele onzekerheid ten opzichte van de cofinanciering van het GRB door de nutsbedrijven. Daarover zijn duidelijke afspraken gemaakt. Het initiatief van het GRB vult een leemte op, door alles mooi in kaart te brengen. De leidinggegevens maken in principe geen deel uit van dat GRB. Het is een element dat er kan aan worden toegevoegd.

Ik heb over de problematiek van een goede gedragscode contact gehad met de verschillende bouworganisaties en met de administratie. Tijdens de vorige legislatuur zijn reeds initiatieven genomen door de administratie LIN om tot een code te komen. We hebben de betrokken ambtenaren de opdracht gegeven deze code af te ronden tegen het einde van het jaar. Ikzelf zag niet direct de nood in - en nu ook nog niet - om een decreetgevend initiatief te nemen. Als partijen zich zouden vinden in zo'n code, heeft ze mijns inziens meer gewicht dan als ze wordt opgelegd. Ik verheel niet dat het probleem van de code een budgettair probleem is. Dat is ook de reden waarom ze niet sneller is voltooid. Er zal de volgende weken verder worden gediscussieerd over de vraag wie de verantwoordelijkheid draagt als er boringen moeten gebeuren. Ik hoop dat men er uitgeraakt. Gebeurt dat niet, dan komt de vraag hier terug en rijst de vraag of er geen decreetgevend initiatief moet komen, zoals u terecht stelt.

Ik zal me niet uitspreken over de enquête van VOKA zelf, maar ze toont aan dat het een zeer ernstig probleem is dat we zeker niet mogen laten liggen. Dat hebben we trouwens niet gedaan. We moeten met de nodige maatregelen, ook op kortere termijn, een en ander voorkomen.

Daarom heb ik met de federale minister van Energie contact gehad. Met hem heb ik ook een onderhoud gehad om afspraken te maken over gas, dat een belangrijk probleem is en waarvan de gevolgen bij een calamiteit verschrikkelijk omvangrijk kunnen zijn. Hij zou verdere initiatieven nemen om de omvang van een mogelijke ramp tot een minimum te beperken.

Over de werfcoördinatiewebsite heb ik met de nutsbedrijven een vergadering gehad. Dit is een initiatief van Electrabel. Met de nutsbedrijven rijst altijd het probleem over wie wat betaalt. Er werd me gezegd dat de nutsbedrijven zich daar onderling over zouden beraden en het initiatief zouden voortzetten.

Peeters

Er zijn initiatieven genomen op verschillende vlakken, zowel op kortere als op langere termijn. Een aantal daarvan moet worden afgerond in de loop van de volgende weken en zeker tegen het einde van het jaar. Andere duren wat langer. Als u zich verdiept in heel de problematiek van het GRB en het GIS, ziet u in dat dit niet sneller kan. Als het sneller kan, zullen we dat zeker niet nalaten te doen. Het is niet realistisch ervan uit te gaan dat we dit op enkele jaren kunnen realiseren. Ik betreur dat bepaalde media vragen hoe het in godsnaam mogelijk is dat de minister over een dergelijke problematiek zegt dat een en ander pas in 2013-2014 kan worden afgerond. Er treedt verwarring op, want beide initiatieven zijn onvoldoende uit elkaar gehaald.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, ik heb op vijf elementen een min of meer bevredigend antwoord gekregen dat ik ook aan de betrokken instanties zal overmaken. Er wordt vooruitgang aangekondigd voor de werfcoördinatiewebsite. De datum is onzeker, maar we blijven dit opvolgen. Er is zeker een stap in de goede richting gezet.

De financiering zou rond zijn. Dat is ook goed nieuws, want ook daar bestond twijfel over. We nemen nu aan dat de nutssector zijn verplichtingen per 30 juni 2005 zal honoreren.

De code die uw administratie voorbereidt, zal het Vlaams Parlement voorgelegd krijgen in de loop van de volgende maanden, zo neem ik aan. Op dat moment kunnen we het debat nog eens opentrekken. Ik vind dit een stap in de goede richting. Ik ben persoonlijk wel voorstander van een wetgevend initiatief omdat er op de markt altijd mensen zijn die zich niet aan een gentleman's agreement menen te moeten houden. Die doen op dat moment aan oneerlijke concurrentie.
Ik noteer dat uw GRB-raad, die nog jong is – hij is in de loop van de maand juni pas voor het eerst bijeengekomen – u al geruststellende signalen kan geven over de praktijk op het veld. Ik ben bereid om dat aan te nemen omdat ik van mening ben dat de mensen die in die raad zitten, specialisten zijn met jarenlange ervaring.

Ten slotte heb ik genoteerd dat u uiteraard het grote GRB pas in 2014 volledig en definitief zult kunnen opleveren. Desalniettemin zult u toch inspanningen doen om de gevaarlijke elementen binnen ons nutsleidingensysteem vroeger in kaart brengen. Daar had ik graag nog een slotvraag over willen stellen. Hoeveel vroeger is vroeger?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Ik zou zeggen 'onverwijld', maar dat geeft aanleiding tot hilariteit. (*Gelach*)

Mijnheer Penris, ik ga ervan uit dat van zodra het kan worden gerealiseerd, dat ook zal gebeuren. Ik kan er op dit moment geen termijn op kleven omdat ik er geen zicht op heb. Ik ben me er heel goed van bewust dat dit zo snel mogelijk moet gebeuren. U zult dat zeker van nabij opvolgen en mocht het te lang duren, zult u me er zeker opnieuw over ondervragen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over mogelijke wijzigingen aan de streefbeeldstudie voor de N16

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Nieuwenhuysen tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over mogelijke wijzigingen aan de streefbeeldstudie voor de N16.

De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben niet de enige vandaag die een vraag stelt over streefbeeldstudies. Het zal dus wel normaal zijn dat die studies van gewestwegen vragen en bedenkingen oproepen. Ik kan me inbeelden dat op de duur de neiging bestaat om te zeggen dat men het beter weet en dat men de kritiek naast zich neer legt. Die indruk bestaat althans voor wat betreft de streefbeeldstudie van de N16 waarover met name in de regio Klein-Brabant ophef is ontstaan.

De studie voorziet in de omvorming van de N16 tot een soort autosnelweg, al dan niet met snelheidsbeperking, maar dat doet minder terzake. De

Van Nieuwenhuysen

N16, die ooit voor de ontsluiting van de aanpalende gemeenten en van de nieuwe industriezones van Bornem en Puurs moest instaan, is tot een snelle verbinding tussen Antwerpen, Gent en Brussel geëvolueerd. Blijkbaar heeft die evolutie zich niet snel genoeg voltrokken, want nu willen bepaalde mensen hier een autosnelweg van maken. Ik veronderstel dat dit iets met het schrappen van de grote ring rond Antwerpen en met de oververzadiging van de Kennedytunnel te maken heeft. Misschien is het zelfs de bedoeling deze nieuwe autosnelweg als een alternatief voor de overbelaste wegen tussen Brussel en de kust te gebruiken.

Bij het opstellen van deze plannen is onvoldoende rekening gehouden met de plaatselijke gevolgen. De in het streefbeeld voorziene afschaffing van een aantal kruispunten zou de sociologische samenhang in een aantal deelgemeenten van Bornem en Puurs onder druk zetten. Bovendien is de N16 op dit ogenblik vrij goed ingepast in de groene omgeving van Klein-Brabant. Indien op deze plaats bruggen, sleuven en tunnels worden aangelegd, komt deze inpassing onder druk te staan. We mogen evenmin vergeten dat de economische sector in deze regio niet van belang gespeend is.

In de loop van de maand maart hebben de twee betrokken gemeentebesturen een aantal opmerkingen aan de Vlaamse administratie overgemaakt. De gemeentebesturen zijn duidelijk niet voor de omvorming van de N16 tot een autosnelweg te vinden. Ze vragen enkel om de herinrichting van een paar punten op deze baan, zoals het kruispunt met Pullaar te Ruisbroek, een veiliger ontsluiting van de industriezones in Bornem, de ontwikkeling van een nieuw verkeersknooppunt tussen de N16 en de A12 en, ten slotte, de ontdubbeling van de Scheldebrug. Dit laatste lijkt me overigens een voorafgaande voorwaarde om tot een vlotte verkeersdoorgang op deze weg te komen.

De inwoners van de gemeente Bornem tillen zwaar aan de geplande aanleg van een centraal kruispunt om het centrum van Bornem te ontsluiten. De voorbije twee jaar zijn om deze reden reeds twee bestaande kruispunten volledig heraangelegd. Dit ging uiteraard met zware kosten gepaard. Bovendien dreigt dit geplande kruispunt een enorme belasting te veroorzaken voor de twee woonwijken die al het verkeer zouden moeten verwerken.

Mijnheer de minister, ik neem aan dat u ondertussen reeds op de hoogte bent van de gemeentelijke petitieactie met betrekking tot dit onderwerp. Uw voorganger, voormalig minister Bossuyt, heeft bij de aanvang van dit jaar gesteld dat de Vlaamse regering in de mate van het mogelijke rekening zou houden met de opmerkingen van de betrokken gemeentebesturen. Hij heeft toen eveneens verklaard dat alle opmerkingen zouden worden ingepast in de eindversie van het streefbeeld dat uiteindelijk aan de provinciale auditcommissie moet worden voorgelegd.

Aangezien ik hier sindsdien niets meer over heb vernomen, wil ik u om een stand van zaken vragen. Hebt u rekening gehouden met de opmerkingen die u zijn overgemaakt? Bent u eventueel bereid om nog wijzigingen aan het plan aan te brengen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik zou de vraagsteller een uitgebreide stand van zaken kunnen bezorgen. Ik heb zelfs een plannetje van de baan in kwestie meegebracht. Ik zal me evenwel tot een kort mondeling overzicht van de belangrijkste elementen in het dossier beperken. Mijns inziens heeft het weinig zin hier alle gevaarlijke kruispunten op de N16 op te sommen. Ik zal de vraagsteller en de voorzitter van deze commissie een uitgebreide schriftelijke nota over dit onderwerp overmaken.

De N16 is een primaire weg van het type 1. De streefbeeldstudie is op 18 maart 2004 conform verklaard. Aangezien de streefbeeldstudie de uitbouw van de N16 als een primaire weg van het type 1 vooropstelt, staat dit expliciet in het RSV vermeld. Deze aanpak is vergelijkbaar met wat er met de N42 zal gebeuren.

Het RSV vermeldt duidelijk dat alle mogelijke maatregelen en ingrepen moeten worden doorgevoerd om de gewestelijke verbindingsfunctie van primaire wegen van het type 1 te kunnen optimaliseren. Het inrichten van een primaire weg van het type 1 maakt het mogelijk de afstand tussen

Peeters

de aansluitingen tot drie tot vijf kilometer te beperken. Dit impliceert een significante reductie van de bestaande aansluitingen en van het aantal kruispunten met de N16.

Op het grondgebied van de gemeente Bornem bevinden zich momenteel vijf gevaarlijke kruispunten met de N16. Op het grondgebied van de gemeente Puurs bevinden zich momenteel eveneens vijf gevaarlijke kruispunten met de N16. Eigenlijk is elk kruispunt met de N16 in Bornem en in Puurs momenteel een gevaarlijk kruispunt. In het kader van de aanpak van de gevaarlijke kruispunten heeft de tijdelijke vereniging 3V de opdracht gekregen deze kruispunten verkeersveiliger in te richten. Wat de provincie Antwerpen betreft, staan voor 2004 een aantal kruispunten op het programma van de tijdelijke vereniging 3V.

In dit verband is op 15 juni 2004 een eerste overlegvergadering met het gemeentebestuur van Puurs gehouden. Tijdens deze vergadering is besloten op het grondgebied van Puurs vooral aandacht aan drie kruispunten te besteden. Concreet gaat het om het kruispunt van de N16 met de N17, het kruispunt van de N16 met de transversale weg en het kruispunt van de N16 met Pullaar.

Tijdens een tweede vergadering, die eind oktober 2004 zal worden georganiseerd, zullen de volgende zaken worden besproken: de resultaten van de verkeerstelling, de inschatting van de nieuwe verkeersstromen, de analyse van de verkeersongevallen, de politiegegevens, de aftoetsing van het streefbeeld aan verkeersintensiteiten, de concepten voor de ruimtelijke inplanting van verkeerswisselaars op de N17 en de Brabantstraat, de ruimtelijke inplanting van de fietstunnel Pullaar, de nieuwe situatie van de transversale weg, het voorstel voor een nieuw dwarsprofiel van de N16 en de impact hiervan op het lengteprofiel van de N16.

Binnenkort zal eveneens een overlegvergadering met de tijdelijke vereniging 3V, de Vlaamse administratie en het gemeentebestuur van Bornem worden belegd. Tijdens die vergadering zullen we trachten na te gaan wat de gevoeligheden bij de verschillende betrokken partners zijn over het aanpakken van de gevaarlijke kruispunten op de N16 te Bornem en over het nemen van maatregelen die de verkeersveiligheid op alle kruispunten op de N16 moeten verbeteren.

Ik heb reeds meerdere pleidooien voor een ontdubbeling van de brug over de Schelde gekregen. Het gemeentebestuur van Bornem en de Vlaamse administratie zijn hiervoor vragende partij. De politieke verantwoordelijken moeten een oplossing uitwerken en de nodige middelen reserveren om de brug over de Schelde te ontdubbelen.

Het moet voor iedereen duidelijk zijn dat op lange termijn niet alle bestaande kruispunten met de N16 in Bornem en in Puurs behouden kunnen blijven. Dit lijkt me logisch. Het behoud van al deze kruispunten zou in tegenspraak met het RSV zijn en zou de doorstroming en de veiligheid van het verkeer zeker niet ten goede komen. Volgens de conclusies van de streefbeeldstudie van de N16 zou het aanpakken van de gevaarlijke kruispunten in Bornem en in Puurs en het verbreden van de Scheldebrug moeten bijdragen tot een vlotte en veilige verkeersdoorstroming, een primaire zone van het type 1 waardig.

De voorzitter: De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen: Mijnheer de minister, ik kijk met belangstelling uit naar uw nota. Indien ik uw antwoord goed heb begrepen, is overleg met de betrokken gemeentebesturen nog steeds mogelijk. Mijn hoop is op dit overleg gebaseerd. Ik vind het enkel godgeklaagd dat kruispunten die amper enkele jaren geleden voor veel geld zijn heraangelegd, nu allicht zullen worden afgeschaft. Dat noem ik geen goed bestuur.

Minister Kris Peeters: Ik zal rekening houden met deze opmerking.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.39 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

– de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;

– de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
SWAP : Subcommissie voor Wapenhandel
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SLAN : Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Vlaams Parlement – 1011 Brussel – Tel. 02/552 11 11 – Fax 02/552 11 22