

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



Zitting 2004-2005

1 maart 2005

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de heraanleg van de zogenaamde zwarte punten

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de recente verklaringen over de werken aan de noord-zuidverbinding tussen Helchteren en Hechtel

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het Grinddecreet

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gebrekkige verdeling van spaarlampen in uitvoering van een resolutie van het Vlaams Parlement



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 1 maart 2005

### Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.06 uur.*

### Vraagom uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de heraanleg van de zogenaamde zwarte punten

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Vanderpoorten tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de heraanleg van de zogenaamde zwarte punten.

Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Vanderpoorten:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vraag is me ingegeven door het feit dat ik een aantal vergaderingen heb bijgewoond met de provinciale administratie en met vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest, waardoor een zekere verwarring bij mij is ontstaan. Ik hoop dat u die verwarring kunt wegwerken.

In de vorige legislatuur werd door de toenmalige Vlaamse Regering het initiatief genomen de zogenaamde zwarte punten prioritair aan te pakken. Na de analyse van de ongevallencijfers werden voor dit project een 800-tal probleemsituaties gedefinieerd waarvoor een dringende aanpak nodig was. Er werd toen vooropgesteld dat alle punten tegen eind 2008 afgewerkt zouden zijn.

We zijn nu 3 jaar verder en de aanpak van de zwarte punten is weer volop in de aandacht van de pers gekomen. U hebt inderdaad een aantal weken geleden bevestigd dat de Vlaamse Regering voor de

aanpak van gevaarlijke zwarte punten per jaar 100 miljoen euro uittrekt, waarvan naar ik meen een bedrag van 5 miljoen euro nodig zou zijn alleen al voor de provincie Antwerpen. Tevens kondigde u aan dat, na de aanbesteding van 86 punten in 2004, dit jaar 256 nieuwe zwarte punten zullen worden aanbesteed.

Toch blijf ik me naar aanleiding van de vergadering die ik heb bijgewoond, zorgen maken. Van de 800 oorspronkelijk gedefinieerde punten werden inderdaad tot nu toe slechts een beperkt aantal aanbesteed en een nog kleiner aantal afgewerkt. In de begroting 2004 zou niet het volledige voorziene bedrag gebruikt zijn: een deel hiervan zou zijn toegewezen aan andere projecten. Blijkbaar treden dus in de uitvoering van de gestarte projecten ongewenste vertragingen op. Ik stel me dus vragen omtrent de haalbaarheid van de vooropgestelde timing, namelijk 2008.

Anderzijds stel ik vast dat de prijs voor de heraanleg van de zwarte punten in mijn arrondissement op een bedrag tussen 4 en 10 miljoen euro per zwart punt wordt geschat. Ik stel me dan ook de vraag of de beloofde jaarlijkse budgetten en het totaalbudget toereikend zijn. Daarbij komt nog het feit dat, gezien de urgentie van de problematiek omtrent het verhogen van de verkeersveiligheid, in afwachting van de definitieve heraanleg tijdelijke maatregelen moeten worden genomen, die ook veel geld kosten. Een paar weken geleden is in deze commissie een lijst met de zwarte punten rondgedeeld. Ik heb die lijst ook gekregen van de commissiesecretaris en heb gemerkt dat het vooral over de tijdelijke aanpassingen gaat: vandaar mijn vraag wat tijdelijk is en wat definitief in dezen.

Uiteraard is de aanpak van de zwarte punten slechts een eerste stap in de globale aanpak van de

## Vanderpoorten

verkeersveiligheid, maar dat hoef ik in deze commissie niet te benadrukken.

Mijnheer de minister, kunt u mij een overzicht bezorgen van de 800 gedefinieerde zwarte punten en hun prioriteit? Het zou kunnen dat dit de lijst is waarover ik zonet sprak.

Werd in het stellen van de prioriteiten, naast de veiligheidsaspecten, ook rekening gehouden met sociaal-economische factoren? Zo ja, welke? Ik kan me voorstellen dat bijvoorbeeld bij de heraanleg van een industrieterrein het belangrijk is om een bijkomende ontsluiting te hebben. Is dat even prioritair als bijvoorbeeld de veiligheid?

Hoeveel zwarte punten werden tot op vandaag afgewerkt en wat was de gemiddelde kostprijs? Voor hoeveel zwarte punten, buiten de reeds afgewerkte, werd tot op vandaag de aanbestedingsprocedure opgestart en wat is de gemiddelde kostprijs? Voor welk budget werden de aanbestedingsprocedures reeds afgewerkt? Hoe groot is het totaalbudget voor de afwerking van alle zwarte punten?

De Vlaamse Regering voorzag in de afwerking van de heraanleg van alle zwarte punten tegen eind 2008. Is deze timing vandaag nog haalbaar en is het voorziene totaalbudget nog voldoende? Worden de kosten voor de tijdelijke heraanleg, in afwachting van de definitieve aanpak, ook in deze budgetten opgenomen? Of is het omgekeerde het geval en is het voorziene budget voor de definitieve punten bestemd?

Wat zijn de vertragende factoren in de praktische afwerking van de heraanleg van zwarte punten? Hoe denkt u deze problemen, die de timing in gevaar kunnen brengen, op te lossen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mevrouw Vanderpoorten, de lijst van de 800 gedefinieerde zwarte punten, alsook de 342 die dit jaar worden weerhouden, is in tussentijd overgemaakt.

Bij de bepaling van de prioriteiten werd er enkel rekening gehouden met de op dat ogenblik beschikbare ongevalsstatistieken. Er wordt daarbij geen

rekening gehouden met sociaal-economische factoren. Dit komt omdat het project werd opgestart om de verkeersveiligheid langs de gewestwegen in Vlaanderen te verhogen. Daarom is er bij het bepalen van de prioriteiten enkel rekening gehouden met verkeersveiligheid, aan de hand van de ongevalsstatistieken. Deze prioriteiten worden, naarmate recentere gegevens door het NIS ter beschikking gesteld worden, geactualiseerd. Momenteel zijn dus ook de ongevalsstatistieken van de jaren 2000 en 2001 verwerkt in de lijst van gevaarlijke punten. Uw idee om daar ook andere factoren in op te nemen, moet eens verder worden bekeken, maar dat is nu niet het geval. In de toekomst kunnen misschien ook de sociaal-economische factoren ingevoegd worden als daar redenen voor zijn

U vroeg naar het aantal afgewerkte punten en de gemiddelde kostprijs ervan. U verwijst zelf naar de persconferentie en de persartikelen die enkele weken geleden zijn verschenen. Toen heb ik gezegd dat er zes waren afgewerkt, wat ook juist was, maar vandaag zijn er al acht afgewerkt. De gemiddelde kostprijs van deze 8 punten bedraagt 347.000 euro. In deze gemiddelde kostprijs zijn eveneens de studiekosten, de eventuele onteigeningskosten, kosten voor grondonderzoek en dergelijke inbegrepen.

Met betrekking tot de aanbesteding werd voor 96 punten de aanbestedingsprocedure opgestart. De gemiddelde kostprijs van deze 96 punten bedraagt 536.000 euro. Ook in deze kostprijs zijn de studiekosten, de eventuele onteigeningskosten, kosten voor grondonderzoek en dergelijke inbegrepen.

Het totaalbudget voor de aanpak van deze gevaarlijke punten, dat bij aanvang van het project werd vooropgesteld, bedraagt 500 miljoen euro. Dit betekent een gemiddelde kostprijs van 625.000 euro per project. In deze gemiddelde kostprijs zijn eveneens alle bijkomende studiekosten inbegrepen. Jaarlijks wordt bij de begrotingscontrole geëvalueerd of de beschikbare middelen voldoende zijn, wat op dit ogenblik het geval is. Of het in 2002 voorziene totaalbudget voldoende zal zijn, kan pas worden nagegaan bij de afloop van het project.

De Vlaamse Regering voorzag in de aanbesteding van deze 800 gevaarlijke punten voor eind 2007. U spreekt van 2008. De vorige regering had het dus nog iets scherper geformuleerd. Het is gevaarlijk om een timing uit te spreken maar de administratie, die hier zeer druk mee bezig is, bericht me dat deze

## Peeters

timing in principe nog steeds haalbaar is. Bepaalde procedures, zoals onteigeningsprocedures, kunnen altijd roet in het eten gooien, maar het is nog steeds de bedoeling deze timing te handhaven.

Eind 2005 zal al meer dan 40 percent van deze gevaarlijke punten aanbesteed zijn. De resterende 60 percent van de gevaarlijke punten kan in 2006 en 2007 aanbesteed worden. Vanuit de administratie komt ook hier het duidelijke signaal dat de timing kan worden aangehouden zodat er geen reden is om nu al te zeggen dat we ze niet zullen halen.

Wat de voorlopige aanpak in afwachting van een definitieve oplossing betreft, stelde ik al dat alle kosten voor de aanpak van deze gevaarlijke punten met de voor dit project ter beschikking gestelde middelen worden aangepakt. Er worden geen kosten doorgeschoven naar andere budgetten. Er wordt trouwens zo veel mogelijk vermeden om tijdelijke maatregelen te nemen wanneer ook de definitieve maatregelen binnen het tijdsbestek van dit project kunnen worden gerealiseerd. Van groot belang is dat deze definitieve maatregelen op een consensus vanwege alle betrokken partijen kunnen rekenen.

Wat de vertragende factoren betreft, is het zo dat de volledige procedure tijd vraagt, met een voorontwerp en ontwerp, overlegprocedures en eventuele bouwaanvragen en/of onteigeningen. Dit is dan ook de reden waarom, nadat het project eind 2002 van start ging, dit project pas eind 2004 op het terrein echt resultaten heeft kunnen boeken en er effectief een heraanleg van een aantal gevaarlijke punten kon worden gerealiseerd. De onteigeningen vormen binnen deze procedures de meest belemmerende factor. Er werden dan ook met de FOD Financiën en de verschillende aankoopcomités afspraken gemaakt zodat deze procedures beperkt kunnen worden tot ongeveer 8 maanden. Dit is aanzienlijk korter dan de gangbare periodes voor dergelijke onteigeningen.

Ik wil nog onderstrepen dat dit een zeer belangrijk dossier is waaraan de vorige regering terecht deze middelen heeft toegewezen. Ikzelf en de nieuwe Vlaamse Regering engageren zich om maximale inspanningen te doen om dit dossier te realiseren binnen de afgesproken periode. Transparant als we

zijn, hebben we alle gevaarlijke punten gecommuniceerd. Ik heb er interessante reacties op gekregen van sommige politiediensten en dergelijke meer. We moeten nagaan hoe we dit project de volgende jaren verder kunnen afronden.

**De voorzitter:** Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Vanderpoorten:** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, maar ik denk toch dat ik me terecht zorgen maak over het budget. Er is me ook een en ander nog niet duidelijk. Het verhaal dat u vertelt, is dat van de tijdelijke aanpassingen. Ondertussen gebeuren er andere dingen. Dat creëert bij de bevolking een zekere verwarring.

Er wordt onder meer in de provincie Antwerpen vergaderd over de definitieve aanleg die volgt op een tijdelijke aanleg. Daar is nog veel meer geld voor nodig. Bij de tijdelijke aanleg gaat het vaak over bijvoorbeeld het afstemmen van verlichtingen of het plaatsen van nieuwe verlichtingspalen, terwijl het bij een definitieve aanleg meestal gaat over tunnels en rotondes, wat veel meer kost. Hierover wordt druk vergaderd op provinciaal en gewestelijk niveau met de verschillende betrokkenen zoals Stedenbouw en de steden en gemeenten. Telkens eindigen die vergaderingen met de vraag naar de timing. De mensen van de administratie zeggen dan meestal dat ze dit zelf nog niet goed weten, maar dat vanaf 2006 zal worden gestart met de werkzaamheden.

Ik begrijp dat het voor de definitieve heraanleg van bepaalde punten nog absoluut niet duidelijk is of er voldoende budget voor zal zijn. Ik denk dat de Vlaamse Regering moet opletten met communicatie over die zwarte punten, want men werkt blijkbaar op twee sporen, namelijk een tijdelijk en een definitief. Op het terrein denkt iedereen dat het gaat over een definitieve heraanleg.

**Minister Kris Peeters:** Mevrouw Vanderpoorten, even terzijde: het gaat over gevaarlijke punten en geen zwarte punten, want daar werkt de politie mee. Er is enig verschil tussen beide.

Die gevaarlijke punten zijn gekaderd in wegenaanpassingen en dergelijke. Ik ga ervan uit dat ik zo snel mogelijk met een driejarenprogramma voor alle wegen naar buiten zal komen. Er zijn ge-

**Peeters**

vaarlijke punten, missing links en plannen van de administratie, die samen een geheel vormen. We zijn volop bezig om het budget voor 2005, 2006 en 2007 volledig in kaart te brengen. Voor dit jaar en de volgende jaren hebben we de nodige middelen voor wat op het spoor is gezet betreffende gevaarlijke punten. Een volledig plaatje, ruimer dan de gevaarlijke punten, kunt u krijgen wanneer we alles naast elkaar leggen en heel goed weten wanneer wat kan worden uitgevoerd.

**Mevrouw Marleen Vanderpoorten:** Mijnheer de minister, uw verhaal klopt niet, maar ik zal u op een andere keer misschien proberen uit te leggen waarover het gaat. Het gaat wel degelijk over dezelfde punten die eerst tijdelijk worden aangelegd en dan definitief. Het zijn verschillende plannen en verschillende budgetten. Ik kan er u een aantal voorbeelden in de provincie Antwerpen van geven maar waarschijnlijk zijn er gelijkaardige gevallen in de andere provincies. Het gaat niet over missing links of andere wegen, het gaat over dezelfde punten die eerst tijdelijk en vrij korte tijd later definitief worden heraangelegd.

**Minister Kris Peeters:** Als men in Antwerpen een verwarring creëert waarbij men denkt dat het definitieve zijn terwijl het maar tijdelijke zijn, zo begriep ik althans uw vraag, blijkt uit mijn antwoord dat we zo veel mogelijk definitief heraanleggen. Ik stel voor dat u me de voorbeelden waarover er verwarring bestaat, zo snel mogelijk bezorgt.

Het is niet mijn bedoeling verwarring in het leven te roepen, maar het is integendeel de bedoeling om heel transparant te zijn en duidelijk te zeggen welke punten binnen welke timing worden aangepakt. Mocht er toch verwarring zijn op het terrein, dan zal ik de eerste zijn om duidelijkheid te brengen en hierover te communiceren.

**Mevrouw Marleen Vanderpoorten:** Ik denk niet dat u die verwarring veroorzaakt, maar bepaalde administraties doen dat wel, zij het wellicht ook niet bewust. Ik wil alleen maar de reacties op de gebeurtenissen weergeven.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de recente verklaringen over de werken aan de noord-zuidverbinding tussen Helchteren en Hechtel**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de recente verklaringen over de werken aan de noord-zuidverbinding tussen Helchteren en Hechtel.

De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, eigenlijk zou ik deze vraag hier niet hoeven te stellen, maar ik doe het toch. Ze zijn in Limburg al 30 of 35 jaar met de noord-zuidverbinding bezig, dus het kan nog wel een jaar of 10 duren vooraleer ten minste het stuk tussen Zonhoven en Lommel klaar is.

Mijnheer de minister, de heer Sannen heeft in deze commissie een vraag om uitleg gesteld over de afwerking van de noord-zuidverbinding. Daarop antwoordde u op 5 oktober 2004 dat een definitieve beslissing omtrent de noord-zuidverbinding slechts genomen zou worden na de voltooiing van een bereikbaarheidsstudie. Het zou gaan om 'een studie met als doel alle aspecten door te lichten en alle ontbrekende elementen aan te reiken, om op basis van het dossier een goede beslissing te nemen'. Het betrof aspecten zoals de bovenbouw, de herinrichting van de publieke ruimte, de financieringsmogelijkheden, waaronder ook PPS-constructies, de procedurestappen, de delokalisatie van bewoners en handelaars, enzovoort.

De studie, volgens u een schakel in het proces van de andere studies, zou voortbouwen op het basis-scenario van de twee tunnelvarianten. Over het belang van deze studie was u in de commissievergadering van 5 oktober 2004 zeer duidelijk: 'Deze bijkomende studie is dan ook niet de zoveelste in rij, ze is van groot belang om de juiste definitieve beslissing te nemen.' Het resultaat van de studie werd verwacht tegen eind 2005, waarna een definitieve beslissing zou vallen in het voorjaar van 2006. De eerste spadensteek was gepland voor 1 januari 2007. Ook het knelpunt tussen Hechtel en Helchteren, de zogenaamde flessenhals, kwam toen aan bod.



## Peumans

Mijnheer de minister, ik heb u op 21 oktober 2004 een brief gestuurd met vragen over de flessenhals, maar u kon daar toen niet op antwoorden. Op 22 december 2004 stuurde u me een keurig antwoord, waarin u schreef: 'Voor de zone Hechtel tot het kruispunt in Helchteren en verder tot de E314 – in Zonhoven – loopt op dit ogenblik een haalbaarheidsstudie, om te bekijken hoe deze wegvakken kunnen worden omgevormd om te voldoen aan de kenmerken van een primaire weg 1. Pas wanneer over de definitieve vormgeving beslist is voor de zone tussen het kruispunt van Helchteren en de E314, kan de flessenhals worden weggewerkt. Het ontwerp hangt namelijk voor een deel af van de vorm van de tunnel waarin wordt voorzien, enkel tunnels onder het kruispunt te Houthalen-Helchteren of één tunnel onder de volle vijf kilometer, en hoe de N719 eventueel zou aantakken op deze primaire weg.' Dat moest dus allemaal nog onderzocht worden, maar we waren heel blij dat er een duidelijke planning was om met een onderbouwd dossier tot een definitieve oplossing te komen.

Tot onze grote verbazing vernamen we op 18 februari 2005 via Het Belang van Limburg dat de minister had beslist de aanbesteding van de werken aan de flessenhals al na de zomer zonder meer uit te schrijven, zonder voorafgaande cruciale studie. Concreet zal de huidige tweebaansweg tussen Helchteren en Hechtel vervangen worden door twee tweebaanswegen, een voor doorgaand verkeer en een voor lokaal verkeer.

De leden van deze commissie stellen zich terecht vragen bij deze merkwaardige manier van communiceren. Er is een plotse en volledige ommekeer in een dossier dat al jaren aansleept. Dat laatste geven we toe, maar dat heeft te maken met de besluiteloosheid van uw voorgangers. Het nieuws werd als primeur gegeven op een VKW-meeting, terwijl ik als volksvertegenwoordiger er het fijne van mag vernemen via de krant.

Mijnheer de minister, inmiddels heb ik een nota gezien van de AWV Limburg over de stand van zaken op 14 februari 2005. Over de beroemde flessenhals schrijven ze: 'Het betrokken wegvak leent zich wel tot realisatie in verschillende fases. De zogenaamde flessenhals zou in het voorstel van de AWV eerst kunnen worden uitgevoerd. Er dient echter op gewezen te worden dat het wegwerken

van deze flessenhals eerder een symbolische dan een fundamentele oplossing geeft aan het probleem van het tijdverlies.' Ik druk op het woord tijdverlies, want door veel mensen wordt het zo beleefd. Ik citeer verder: 'Dit tijdverlies op de noord-zuid in Houthalen-Helchteren is immers het gevolg van de verkeerslichten op het traject en niet van de flessenhals.' Deze nota komt van de administratie, in antwoord op een vraag naar de stand van zaken in een aantal dossiers van openbare werken.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat de beslissing over de zogenaamde flessenhals tussen Helchteren en Hechtel, waarvan u formeel verklaarde dat ze gekoppeld zou worden aan de bereikbaarheidsstudie, nu plots zonder meer bekendgemaakt wordt? Op basis waarvan werd deze beslissing, los van de verkeerstellingen, genomen? We hebben trouwens ook in de krant gelezen dat er weer bijkomende tellingen worden gedaan. Ik dacht nochtans dat ze afgerond waren, maar er zijn weer camera's geplaatst om te bepalen wat lokaal en wat doorgaand verkeer is.

Kunt u verklaren hoe het komt dat recente metingen plots uitwijzen dat de capaciteit ruimschoots de vraag, en zelfs de groei van de huidige verkeersstroom aankan? Door wie werden deze tellingen uitgevoerd en over welk soort tellingen gaat het precies? Kunt u verduidelijken hoe deze aanpassing er concreet zal uitzien en hoe deze twee tweebaanswegen zich tot elkaar zullen verhouden? Dit is immers een heel nieuw concept, en ik ben dan ook benieuwd of het lukt.

Op welke manier werden de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid, en de impact op de samenhang van de gemeentelijke kernen na uitvoering van de werken onderzocht? Welke rol heeft de werkgroep met afvaardigingen van de administratie, de provincie en de gemeente Houthalen-Helchteren hierin gespeeld? Zal deze werkgroep in de toekomst überhaupt nog een rol spelen?

Vanuit welke motivatie werd deze beslissing in primeur toevertrouwd aan de VKW Limburg?

Als u een aanbesteding doet na het zomerverlof, dan zult u ook wel een idee hebben van wat de werken zullen kosten. Hoeveel studies en ontwerpen zijn er eigenlijk in de loop van de tijd al gemaakt over de noord-zuidverbinding? Hoeveel hebben de feitelijke werken tot op heden gekost?

**De voorzitter:** De heer Vrancken heeft het woord.

**De heer John Vrancken:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Peumans. Het is inderdaad goed dat er eens gewerkt wordt aan de A24, want hij ligt er al 30 tot 40 jaar bij. De werken zijn al begonnen in Hechtel in noordelijke richting. De eigenlijke geplande snelweg is dus in aanleg, althans het tweede baanvak.

We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat er een verborgen agenda zou kunnen zijn, althans als we ervan uitgaan dat u inderdaad plots werken laat uitvoeren die gebaseerd zijn op een studie die eind 2005 zou klaar zijn, en die aan de basis zou moeten liggen van het uitschrijven van de eerste aanbesteding. Bestaat die studie inderdaad al? Waarom werden we daar dan niet over ingelicht, en moeten we het via de pers vernemen?

Welke oplossing wordt desgevallend in die studie naar voren gebracht voor de doorgang van de gemeentelijke kern van Houthalen? Wordt het idee van een ondertunneling nog steeds gevolgd, of wordt veeleer gedacht aan een omleidingsweg aan de westelijke kant? Bij de oplossing met ondertunneling kunnen we ons afvragen welke maatregelen zullen worden getroffen om de plaatselijke middenstand te ontsluiten. De werken zouden immers catastrofale gevolgen kunnen hebben voor het voortbestaan van de plaatselijke middenstand.

In welk budget is voor die ondertunneling voorzien? Staat dat in een realistische verhouding tot de omleiding aan de westkant van de dorpskern, met een eventuele overbrugging van het natuurgebied om dat te vrijwaren?

Uit de studie zal moeten blijken wat er zal gebeuren. Zonhoven-Hechtel moet inderdaad nog ontsloten worden. Dat stuk maakt ook deel uit van die expresweg.

**De voorzitter:** De heer Van Baelen heeft het woord.

**De heer Gilbert Van Baelen:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, meteen na het regeerakkoord zei de minister dat hij in 2007 afge-rekend mag worden op de noord-zuidverbinding. Dat is niet lang meer.

Mijnheer de minister, op 5 oktober van vorig jaar werd de eerste vraag om uitleg hierover gesteld door de heer Sannen. Ik heb me daar toen bij aangesloten, en er een paar concrete vragen over gesteld. De voorzitter merkte toen op dat u niet werd geacht op alle concrete vragen een antwoord te kunnen geven. Ik heb toen meteen een vraag om uitleg ingediend, maar in zijn strengheid en correctheid heeft de voorzitter de vraag niet als vraag om uitleg aanvaard, maar als een schriftelijke vraag laten behandelen.

De vraag ging concreet over de flessenhals en de studies daarover. U hebt daar schriftelijk op geantwoord dat u de studie van de zogenaamde flessenhals wenste te koppelen aan de studie over de definitieve keuze van een vorm van ondertunneling. 's Anderendaags hebt u daar mijn reactie op gekregen, alsook die van twee werkgeversorganisaties. Ik geef even de timing weer van hoe u daarmee bent omgegaan. U zei dat u het eigenlijk wel zou ontkoppelen, maar dat u ook een snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur zou invoeren.

Er kwamen tal van reacties op die aankondiging dat er een autostrade zou komen waar toch maar 90 kilometer per uur zou mogen worden gereden. Ik woon in de buurt, en ik weet uit ervaring dat niemand zich daar houdt aan de bestaande beperking tot 90 kilometer per uur. De bevolking ziet het dan ook niet zitten dat het na 30 jaar plots weer 90 wordt. Vandaag staat in Het Belang van Limburg te lezen dat er gisteren voor het eerst nog eens geflitst werd, en dat er snelheden ver boven de 90 kilometer per uur werden opgetekend. Vervolgens zei u die 90 per uur toch maar niet te zullen invoeren, behalve op bepaalde plaatsen.

Mijnheer de minister, als ik het zo overloop, lijkt het wel een vaudeville. U maakt echter zelf uit waar u bepaalde verklaringen aflegt. U kondigde dan maar bij de VKW een oplossing voor de flessenhals aan. Alleen is dat slechts een oplossing tot aan Molenheide en niet verder. Bovendien moet u nog nagaan of er bruggen moeten worden gebouwd. Dat zei u letterlijk, zij het niet in uw toespraak, maar wel daarna voor de media. Als er na de grote vakantie mee wordt begonnen, en er worden nog bruggen gebouwd, dan wordt het wel erg moeilijk.

De mensen begonnen zich dus af te vragen of het nog wel nuttig was de minister naar Limburg uit



## Van Baelen

te nodigen, als zijn uitspraken 's anderendaags al worden ingetrokken. Immers, de burgemeester van Houthalen-Helchteren, die dus betrokken partij is, reageerde dat wat de minister zei, absoluut niet de afspraak was, en dat er nog een aantal scenario's bestudeerd werden. Hij vond het godgeklagd dat u als minister op de zaken vooruitliep, aangezien alle scenario's, zoals de ondertunneling, rechtstreeks afhangen van de oplossing die voor de flessenhals wordt gekozen.

Mijnheer de minister, dit alles maakt me erg sceptisch. U hebt nu al vier of vijf keer een uitspraak gedaan over de noord-zuidverbinding. Telkens hebt u uw mening 's anderendaags herzien, en dat omwille van de reacties. We vragen ons dus allemaal af waar u naartoe wilt. Ik vraag van u geen uitsluitel over de ondertunneling, want de studie daarnaar zou eind 2005 afgerond zijn, maar over de flessenhals doet u nu zelf heel concrete uitspraken.

Ik sluit me aan bij de heer Peumans, die van u blijkbaar een ander antwoord heeft gekregen over de flessenhals dan ik op mijn schriftelijke vraag. U hebt me immers geantwoord dat u ze aan elkaar zou koppelen, terwijl u aan de heer Peumans iets anders zei. U verandert om de haverklap van standpunt. Hoe ver staat het er nu mee? Wat is de concrete timing? Wat is de planning van de werken die uitgevoerd kunnen worden? Kunnen we in 2007 daadwerkelijk de eerste spade in de grond steken, zoals u bij het begin van de regeerperiode aankondigde?

**De voorzitter:** De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het relaas van de heer Van Baelen schetst goed de vaudeville van de voorbije maanden omtrent de noord-zuidverbinding. Ik heb er op zich geen problemen mee dat een minister zijn mening bijstelt of een uitspraak corrigeert. Dat geeft ook hoop op andere terreinen, met betrekking tot andere bevoegdheden van deze minister. Het parlement heeft echter recht op duidelijkheid.

Mijnheer de minister, in oktober kon u me nog niet antwoorden of er een ont koppeling mogelijk was tussen de ondertunneling en de oplossing voor de

flessenhals, en of die op zich al gerealiseerd kon worden. U antwoordde daarna echter duidelijk, zowel aan de heer Peumans als aan de heer Van Baelen dat u wel een koppeling zag. Wij waren daar geen vragende partij voor. Volgens mij is ze immers niet nodig, en ik heb er geen problemen mee dat u de ont dubbeling wilt realiseren nog voor er duidelijkheid is over de aard van de ondertunneling.

Van een omleidingsweg rond Houthalen-Helchteren kan er voor ons echter geen sprake meer zijn. Het gaat er alleen om welke vorm de ondertunneling moet krijgen. Dat was trouwens mijn vraag in oktober, en als ik het goed begrepen heb, zei de minister in zijn antwoord dat de studie vooral ging over welke vorm van ondertunneling relevant, haalbaar, realiseerbaar en betaalbaar is. In die context leek het me inderdaad mogelijk dat de flessenhals op zichzelf zou staan.

Ik doe geen uitspraak over de geniale voorstellen waarover ik in de krant heb gelezen. De heer Peumans alludeerde terecht op het feit dat, als dit realiseerbaar zou zijn, we nieuwe mooie modellen zouden hebben voor toekomstige ont dubbelingen. Maar ik spreek me daar niet over uit, en het is ook niet aan het parlement om zich over de concrete plannen uit te spreken.

Voor mij mag u gerust sneller werken aan de oplossing voor de flessenhals. Het is echter te betreuren dat we dit moeten horen via een toespraak van u bij de VKW, terwijl u er ons in het parlement nog geen duidelijkheid over hebt gegeven. Als er al enige duidelijkheid kwam, dan was het in antwoord op de schriftelijke vraag, waarin u zei dat de twee wel gekoppeld worden. Dat getuigt van een gebrek aan respect voor de commissie en voor het Vlaams Parlement.

Mijnheer de minister, als u het hebt over een ont koppeling en de aanleg van vier rijstroken, is dat dan van de huidige rotonde tot in het centrum van Helchteren? Tot waar wilt u dit doen?

**De voorzitter:** De vergadering wordt geschorst.

– *De vergadering wordt geschorst om 14.43 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 14.50 uur.*

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, collega's, het is in het belang van het parlement, en van deze commissie in het bijzonder, dat de minister voldoende communiceert. De laatste weken is ruimschoots aangetoond dat u daar ook op aandringt.

Ik heb gezegd, na mijn uiteenzetting van het fysisch programma 2005, dat ik ook met een meerjarenprogramma zou komen voor 2005, 2006 en 2007, wat ook aansluit bij de meerjarenbegroting. We zijn daar volop mee bezig, en ik zal het hier uitvoerig toelichten zodra we ermee klaar zijn.

De verschillende sprekers hebben erop gewezen dat het dossier van de noord-zuidverbinding in Limburg al decennialang meegaat. Dat sommigen dat een vaudeville vinden, laat ik voor hun rekening. Ik tracht intussen een oplossing te vinden in een belangrijk, maar gezien het verleden ook delicaat dossier. Het is niet zo dat er nu plots één visie is waar iedereen zich aan onderwerpt. Het is een kwestie van evolutie, en dat niet alleen voor de administratie. Dat blijkt ook uit de informatie die verkrijgbaar is.

Ik heb me ertoe geëngageerd voor dit dossier een oplossing te vinden tijdens deze regeerperiode. Dat vergt een andere aanpak, en het vereist dat de neuzen zo veel mogelijk in dezelfde richting worden gezet. Samen met u wacht ik de resultaten af van de studie die eind 2005 klaar zal zijn en die duidelijkheid moet brengen over een aantal facetten zoals de tunnelvarianten, de bovenoppervlakte, de af- en opritten, enzovoort.

Met betrekking tot het probleem van de flessenhals, en het al of niet koppelen daarvan aan de andere dossiers, is onlangs een aantal studies gedaan over het doorgaand en het lokaal verkeer. Ze worden nu nog eens bevestigd omdat we met absolute zekerheid willen weten hoe het exact in elkaar steekt. Vandaar de camera's die ook onlangs nog werden ingeschakeld. Noem het een second opinion. De gegevens die dat opleverde, hebben een aantal elementen aan het licht gebracht, die in het verleden niet of onvoldoende bekend waren, of waarmee geen rekening was gehouden.

Ik doe alles om het genomen engagement om de noord-zuidverbinding te realiseren, na te komen. Daartoe wil ik zo veel mogelijk het vinden van oplossingen en van de juiste aanpak bespoedigen.

U had het over de burgemeester, en over de commissie waarin een aantal scenario's werden besproken. Ik heb daarover andere dingen gehoord dan wat u aanhaalde. Dit is een gevoelig dossier, en we moeten dan ook met zorg handelen. Ik hoop samen met alle Limburgers hier aanwezig nagels met koppen te slaan.

Mijnheer Peumans, ik heb bij de administratie een en ander opgevraagd om op uw vragen te kunnen antwoorden. Alle gegevens hebben me echter nog niet bereikt. Zodra ik ze ontvangen heb, zal ik u antwoorden in alle duidelijkheid en transparantie, en zal ik specifiek ingaan op de aspecten waarover ik nu onvoldoende kan zeggen..

Zoals gezegd gaat het dossier al decennia mee. Het is mijn uitdrukkelijke bedoeling de doorstroming op de noord-zuidverbinding in belangrijke mate te verbeteren tijdens deze regeerperiode. Daarbij moet niet alleen rekening worden gehouden met het aspect van openbare werken, maar ook met aspecten van leefmilieu en beschermde natuurgebieden, enzovoort.

Over een goed halfjaar zal het wegprofiel nog slechts over één lengte van ongeveer vier kilometer tweemaal een rijstrook beslaan. Daarvoor en daarna zal de hele verbinding uitgevoerd zijn met tweemaal twee rijstroken. Het valt dan ook te verwachten, op basis van de informatie die ik heb, dat de zogenaamde flessenhals nog veel meer dan vroeger een knelpunt zal zijn. Het is ook duidelijk dat deze flessenhals weggewerkt moet worden, welke keuze er ook gemaakt wordt voor het traject van de noord-zuidverbinding doorheen de kernen van Helchteren en Houthalen.

In die optiek moet mijn beslissing begrepen worden. Ik sta volledig achter het principe om door middel van een haalbaarheidsstudie het beste scenario voor de noord-zuidverbinding uit te werken. Dat doe ik trouwens in overleg met alle betrokken actoren en ik houd daarbij rekening met een aantal randvoorwaarden. Ik kom daar zo dadelijk nog op terug.

Anderzijds wens ik zo snel mogelijk vooruit te komen met de dingen waarover een consensus bestaat, teneinde de vooropgestelde timing te kunnen halen. Als minister van Openbare Werken heb ik zoals elke minister de taak beslissingen te nemen, zodanig dat de administratie kan zorgen voor de

## Peeters

uitvoering ervan. U verwees naar een rapport, maar de administratie moet van de minister te weten komen welke richting ze mag uitgaan om aan de uitvoering te kunnen beginnen, om de nodige studies te laten doen of om voorstellen te kunnen formuleren.

In het proces van de bereikbaarheidsstudie is van in het begin aangegeven dat er op sommige momenten een terugkoppeling zal plaatsvinden met mijn kabinet, om duidelijk richting te kunnen geven aan de studie. Ik wens duidelijk te stellen dat ik op dit ogenblik enkel een richting heb aangegeven voor de flessenhals, en dat ik op geen enkele wijze een beslissing heb genomen over de rest van de noord-zuidverbinding. Zoals gezegd, wacht ik samen met u de studie daarover af.

Ook voor de flessenhals zal de gekozen oplossing in de studie nog verder onderbouwd worden of kunnen worden. Mijn beslissing over de flessenhals moet in feite gezien worden als een bijkomende randvoorwaarde, waardoor de veelheid van varianten die onderzocht worden voor het hele project van de noord-zuidverbinding tot aan de E314, beperkt kan worden. Dat moet ons toelaten meer en meer concreet richting te geven aan de uitvoering van de werken, zonder daarbij bepaalde mogelijkheden te willen fnuiken.

Het was onder meer een expliciete vraag van de gemeente Houthalen-Helchteren dat ik als minister een uitspraak zou doen over de budgetten die ik ter beschikking wens te stellen voor de volledige noord-zuidverbinding, omdat dat volgens de gemeente een belangrijke randvoorwaarde is voor de haalbaarheidsstudie. Als u daar andere informatie over hebt, wil ik daar graag aandachtig naar luisteren.

Met de keuze die ik nu heb gemaakt omtrent de flessenhals, heb ik niet meer dan een bijkomende, maar wel realistische randvoorwaarde voor de studie opgelegd. U vroeg naar een concrete onderbouwing van dit voorstel. In deze commissie zeten ook een aantal Limburgers. Jullie kennen de situatie omtrent de noord-zuidverbinding beter dan ik. Zelf ben ik ervan overtuigd dat elkeen, samen met mij, tot dezelfde conclusie zou komen voor de flessenhals indien men bereid is om de situatie op een objectieve en nuchtere manier te bekijken.

We moeten alles eens op een rijtje zetten. Ik ben er voorstander van dat kortelings de flessenhals het enige wegdek zal zijn op de noord-zuidverbinding dat nog slechts op twee keer één rijstrook is uitgevoerd. Niemand zal ontkennen dat deze bottleneck bijgevolg in de toekomst verantwoordelijk zal zijn voor veel meer tijdverlies dan nu het geval is. De metingen die zijn uitgevoerd en nog gebeuren, tonen trouwens aan dat vandaag op die 4 kilometer flessenhals tijdens de spitsuren al heel wat tijd wordt verloren. U bent van daar afkomstig, mijnheer Peumans, dus kan u dit met ervaring beamen.

De intensiteiten die zich vandaag ter hoogte van het begin van de flessenhals, kant Hechtel, voordoen, zijn ongeveer de helft van de intensiteiten ter hoogte van de E314, met name ongeveer 18.000 personenauto-eenheden per etmaal ten overstaan van 36.000 aan de E314. Dergelijke intensiteiten kunnen gemakkelijk op twee keer één rijstrook worden afgewikkeld voor zover er geen conflicten zijn zoals kruispunten, toegang door aangelanden, fietspaden en dergelijke meer. Bovendien blijkt uit de tellingen dat een groot deel van het verkeer geen doorgaand verkeer is maar zijn begin- of eindpunt heeft binnen de gemeente. Men mag niet vergeten dat er in de gemeente grote industriegebieden zijn met veel werkgelegenheid.

De noord-zuidverbinding is gecatalogeerd binnen het RSV als een primaire weg categorie 1. Een van de belangrijkste inrichtingsprincipes is dat er geen rechtstreekse toegangen mogen zijn voor aangelande percelen op deze weg. Dat betekent dat naastliggende functies moeten worden opgevangen op lokale wegen en slechts op enkele plaatsen via knooppunten op de primaire weg kunnen komen. De Vlaamse overheid – en ik in het bijzonder – is verplicht de uitgangspunten van dit RSV uit te voeren.

De flessenhals ligt ingesloten tussen een habitatgebied aan de kant van het schietveld en een vogelrichtlijngebied aan de kant van de kleine industriezone. Men moet dus zuinig zijn met het aansnijden van de gebieden links en rechts van de huidige weg.

Al deze elementen kunnen als volgt worden samengevat. Het verkeer kan op de flessenhals op twee keer een rijstrook verwerkt worden wanneer er geen knelpunten zijn. Voor het opvangen van de toegangen op een primaire weg moeten er sowieso

**Peeters**

lokale parallelle wegen worden aangelegd volgens het RSV. Het ruimtebeslag moet zo minimaal mogelijk zijn omwille van de speciale beschermingszones. Dit leidt volgens mij tot de logische conclusie dat de flessenhals kan worden weggewerkt door de aanleg van twee keer een primaire rijstrook en twee keer een lokale rijstrook. Bovendien heeft dit het maatschappelijke voordeel dat de onteigeningen beperkt blijven. De bereikbaarheid van alle aangelanden blijft daarbij van zeer groot belang.

Het voorstel dat ik deed, betreft enkel de flessenhals. Voor de rest van het project zal de beslissing niet zo eenvoudig kunnen worden genomen. Binnen de lopende haalbaarheidsstudie zullen dan ook verschillende scenario's verder worden afgewogen. De evaluatiecriteria die zullen worden toegepast, zijn eveneens van verkeerskundige, ruimtelijke, maatschappelijke, financiële, milieu- en natuurtechnische aard, net zoals bij de overwegingen van de flessenhals.

De meest recente telling waarvan ik cijfers heb, dateert van 17 februari 2005. Het gaat om een kruispunttelling van het verkeer op de rotonde N74-N715 op de grens Hechtel-Helchteren. Ook werden ondertussen nog nieuwe continutellingen uitgevoerd en eveneens een bijkomend onderzoek naar de verdeling van doorgaand en lokaal verkeer. Er zal trouwens op het wegvak tussen de voormelde rotonde en Molenheide nog bijkomend geteld worden om de verkeersbewegingen aan de bedrijven in kaart te brengen en er zullen nog kruispunttellingen gebeuren op het hele wegvak van de rotonde tot de E314.

De cijfers over het aandeel doorgaand verkeer en de besluiten met betrekking tot de capaciteit van de 2-maal-1-weg komen uit de voorlopige conclusies van de startnota van de lopende studie over de technische en ruimtelijke haalbaarheid voor de herinrichting van de N74 als primaire weg 2. Deze studie werd door AWV uitbesteed aan het studie-bureau Arcadis. De cijfers werden gepresenteerd aan de stuurgroep op 2 februari 2005. Het gaat om de vermelding van de aantallen voertuigen doorgaand verkeer op de N715 van 1.000 voertuigen te Helchteren en 1.100 voertuigen te Houthalen.

Aan de basis van deze cijfers liggen verschillende onderzoeken: kruispunttellingen van AWV uit

2000 en 2001, een herkomst-bestemmingsonderzoek opgemaakt door de gemeente Houthalen-Helchteren in het kader van het mobiliteitsplan, een analyse in opdracht van AWV uitgevoerd in oktober 2001 met het toenmalig verkeersmodel Limburg, een berekening van het studiebureau Arcadis in de voormelde haalbaarheidsstudie en ten slotte een recente selected-linkanalyse van AWV aan de hand van geactualiseerde verkeersmodellen voor Limburg.

De resultaten van deze verschillende studies en onderzoeken zijn gelijklopend en bevestigen elkaar. De aanpak van de flessenhals stoelt op een nieuwe conclusie, met name dat de hoeveelheid verkeer zelfs met een groei van 20 procent, op te vangen is op 2 maal 1 rijstrook met de belangrijke randvoorwaarde dat het aantal kruispunten en toegangen tot een minimum worden beperkt voor de primaire weg.

De werkgroep die in 2001 een studie heeft verricht naar de beste oplossing voor de noord-zuidverbinding, heeft zich enkel beziggehouden voor deze verbinding in de kern van Houthalen en Helchteren en heeft de flessenhals niet onderzocht. Hij baseert zich op dezelfde cijfers en er werd geen rekening gehouden met een budgettaire beperking of een maatschappelijke impact zoals duur en hinder van de werken. Daarom werd toen besloten om een 2-maal-2-tunnel aan te leggen over 6 kilometer hoewel ook toen reeds duidelijk was dat, zeker ter hoogte van Helchteren, de capaciteit van een 2-maal-2 primaire weg, overdreven was, zelfs bij belangrijke groei.

Een verduidelijking over de concrete uitwerking kan ik u vandaag niet geven omdat het ontwerp van de flessenhals nog concreet moet worden uitgewerkt binnen die studie. Wat het concept betreft, is het duidelijk dat de twee wegen parallel lopen. Deze voor doorgaand verkeer, de primaire weg zal 2 keer 1 rijstrook omvatten, gescheiden door een middengeleider terwijl deze van het lokaal verkeer ten noorden van Molenheide zal bestaan uit een klassieke weg van 2 keer 1 rijstrook, gescheiden door een aslijn aan de kant van bedrijven en winkels. Ten zuiden van Molenheide, links en rechts van de primaire weg, zal een lokale rijstrook worden aangelegd aangezien hier aan beide zijden van de weg bebouwing is. Zo wordt de bereikbaarheid voor alle aangelanden maximaal gegarandeerd.



**Peeters**

Over de uitwisselingspunten tussen de primaire en lokale weg moeten nog een aantal elementen worden uitgeklaard. Het is zo goed als zeker dat er een uitwisselingsknoop komt ter hoogte van Molenheide.

Voor het antwoord op uw vijfde vraag verwijs ik naar de haalbaarheidsstudie. Deze bestudeert de door u aangehaalde aspecten over het hele traject van de noord-zuidverbinding door de kern van Houthalen en Helchteren. Door middel van een multicriteria-analyse zal het optimale scenario bepaald worden.

U vroeg naar de rol van de stuurgroep. Deze heeft tot taak de huidige haalbaarheidsstudie te begeleiden. In die zin heeft ze geen directe rol gespeeld in de besluitvorming omtrent de flessenhals maar heeft ze het noodzakelijke voorbereidende werk geleverd. De rapporten van de stuurgroep nemen een belangrijke plaats in wanneer er beslissingen moeten worden genomen in concrete projecten. De stuurgroep zal volgens planning maandelijks blijven samenkomen. Tevens wordt de gemeenteraadscommissie van Houthalen-Helchteren maandelijks geïnformeerd door de AWV.

De toespraak voor VKW Limburg, waarnaar werd verwezen, bevat het weergeven van een actuele stand van zaken. De effectieve beslissing wordt momenteel meegenomen in de opstelling van het meerjarenprogramma waarmee ik naar het parlement zal komen. Het parlement zal de definitieve vastlegging voor die drie jaar goedkeuren en naar ik hoop op applaus onthalen.

Ik hoop dat er nu geen misverstanden meer over bestaan dat ik alles doe om de noord-zuidverbinding in Limburg met een zo breed mogelijk draagvlak te realiseren. De timing heb ik u gegeven. In het verleden is hier reeds de vraag gesteld of de flessenhals niet het grootste probleem is dat dringend moet worden aangepakt. Ikzelf, mijn kabinet en de administratie doen alles om dit dossier, dat al decennia meegaat, tot een goed einde te brengen. Dat brengt commotie en reactie teweeg maar we houden maximaal rekening met het een en het ander. Het belangrijkste is dat we effectief tot een realisatie komen. Ik hoop dat we in deze commissie en met de mensen op het veld tot oplossingen kunnen komen die maximaal worden gedragen zodat dit probleem eindelijk opgelost geraakt.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik wacht het schriftelijk antwoord op een aantal vragen af. Sommigen hier zeggen dat u een vaudeville opvoert, maar ik nodig u uit om eens een analyse te maken van de vaudeville die uw voorgangers hebben opgevoerd in dit dossier. Er zijn straffe uitspraken gedaan: de tunnel zou er al lang moeten hebben gelegen. Ik kan u heel wat interviews hierover laten lezen. Een minister heeft destijds wel duidelijke uitspraken gedaan, namelijk voormalig minister Sauwens, die zei dat we de noord-zuidverbinding niet moeten aanleggen maar bepaalde werken moeten uitvoeren op de bestaande infrastructuur.

Als ik het goed heb begrepen, zegt u dat de flessenhalsstudie een bijkomende variant is die wordt bestudeerd. U zegt dat er links en rechts een vogelrichtlijn- en een habitatgebied liggen, dus zult u nog te maken krijgen met een MER en moet er misschien ook een GRUP worden gemaakt. De aanbesteding zou al na de zomer gebeuren, zegt u. Dat lijkt me echter een weinig realistische inschatting, wetende hoe traag de administratieve molens draaien. Uiteindelijk zal de flessenhals bij de haalbaarheidsstudie uitkomen en kunt u een beslissing in zijn geheel nemen. De constructie die men nu voorstelt met een lokale en een doorgaande weg, is voor mij niet zo duidelijk.

Over de opmerking van de administratie over verkeerslichtenbeïnvloeding nog dit. Het zou misschien goed zijn de ambtenaren eens naar Nederland te sturen om eens te kijken bij de doortocht van de A2 in Maastricht hoe daar aan verkeerslichtenbeïnvloeding wordt gedaan. Een van de grote problemen is dat wanneer het licht groen is en men doorrijdt, men bij de volgende lichten voor het rood staat. De groene golf op de ring in Zonhoven bijvoorbeeld werkt de helft van de tijd niet. Ik denk dat de Nederlanders ons hierover nog heel veel kunnen leren.

**De voorzitter:** De heer Van Baelen heeft het woord.

**De heer Gilbert Van Baelen:** Mijnheer de minister, ik was blij met wat u op het einde hebt gezegd, want in het begin dacht ik dat u aan het zwemmen was. U sprak ineens over 2005, een meerjarenbegroting en de flessenhals. U had het over een aanbesteding



**Van Baelen**

na de zomer. Mijnheer de minister, het is gevaarlijk dergelijke uitspraken te doen, ook al mogen er al decennialang plannen bestaan. U hebt de voorbije vijf maanden zeer concrete uitspraken gedaan die telkens werden achterhaald, los van de keuzes die in het verleden werden gemaakt en de standpunten die werden ingenomen.

Ik hoop dat ik u juist interpreteer. U hebt gezegd dat er niet één visie bestaat en dat u wilt proberen tot een grote gemeenschappelijke consensus te komen. Op het einde zei u klaar en duidelijk dat de omleiding niet meer ter sprake komt en dat het enkel nog gaat over een variant van ondertunneling, want anders moet het debat opnieuw worden gevoerd. Sorry, maar u schuift de vaudeville een beetje in mijn schoenen en dat is niet juist. In het begin gaf u niet de eenduidigheid dat er over de flessenhals en de wijze waarop dat probleem moet worden opgelost, een beslissing was, maar op het einde hebt u dat wel zeer concreet gesteld. Ik begrijp dus dat de keuze voor de flessenhals definitief is, namelijk gescheiden verkeer tot aan de afslag Molenheide, en vanaf daar gaat het doorgaand verkeer naar de middenberm en het andere verkeer naar de buitenberm.

U zegt dat er tal van onteigeningen moeten gebeuren en dergelijke. Ik weet niet hoe dit zou gebeuren want de fysieke ruimte is er vandaag tussen de verschillende gebouwen. U hebt het over natuurgebieden die eventueel in aanmerking komen. Dan is er inderdaad een klein probleem. Het is een keuze om, vanuit het noorden bekeken, langs de linkerzijde van de weg de onteigening te doen want dat is de enige plek waar je daarmee wordt geconfronteerd. Van onteigeningen gesproken: zoveel huizen liggen daar niet. Als u na uw voordracht bij VKW 3 kilometer verder zou zijn gereden, had u dat ter plekke kunnen zien, maar misschien hebt u dat wel gedaan.

Ik onthoud dus dat de keuze om de flessenhals aan te leggen, definitief is. U noemt hierbij geen timing. De keuze voor de omleidingsweg is definitief uitgesloten maar u zult alleen varianten voor de doortocht Helchteren en Houthalen verder bekijken.

**De voorzitter:** De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen:** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, hoewel het voor mij

in het begin niet heel duidelijk was waar u naar toe wilde. Misschien was de geschiedenis van de noord-zuidverbinding op zichzelf een vaudeville maar de communicatie van de voorbije maanden kunnen we ook wel zo noemen.

Door de communicatie die u nu hebt gegeven en waarvan de heer Van Baelen, net zoals ikzelf, duidelijk kan vaststellen dat het de juiste communicatie is, kunnen we ervan uitgaan dat op deze vier kilometer een ontdubbeling met een primaire en een lokale weg zal worden gerealiseerd en liefst zo snel mogelijk. Daarvoor moeten we niet wachten op een beslissing over welke vorm van doorgang er in Houthalen-Helchteren in het centrum moet worden aangelegd. Als ik dit mag begrijpen uit uw antwoord, ben ik heel tevreden.

De vaststelling dat er zoveel lokaal verkeer is, is niet nieuw. In 1995 ben ik met enkele collega's reeds naar buiten gekomen met de idee van een ondertunneling in Houthalen-Helchteren op basis van een telling die we zelf hebben gedaan van het lokaal verkeer. Daar konden we duidelijk uit afleiden dat een primaire weg met twee baanvakken voldoende zou zijn.

**Minister Kris Peeters:** Wat de communicatie betreft: ik heb twee communicaties gedaan. Ik heb gezegd dat we deze legislatuur werk zullen maken van de noord-zuidverbinding en er alles voor zullen doen om die in 2007 te realiseren. De tweede communicatie gebeurt hier. Als ik antwoorden geef op vragen van u, zijn die gebaseerd op de huidige stand van zaken en inzichten waarbij ik in alle oprechtheid en openheid probeer te antwoorden. U hebt het over vaudeville en dergelijke. Als u vragen stelt, antwoord ik daarop op basis van de informatie die ik onder meer krijg van de administratie.

Het nieuwe is dat we rekening houden met die flessenhals. We moeten niet wachten op de resultaten van die studie omdat die flessenhals versneld kan worden aangepakt. Ik doe dat omdat ik er alles aan wil doen om in 2007 klaar te zijn.

Verder heb ik gezegd dat ik naar hier zal komen met een meerjarenbegroting, waarin de budgetten duidelijk vastgelegd zullen zijn. Er werden vragen gesteld over mijn communicatie. Ofwel zeg ik in de toekomst, indien er vragen over komen, dat men moet wachten tot er duidelijkheid is over die budgetten, ofwel tracht ik, op basis van mijn kennis

**Peeters**

van zaken en de informatie die ik krijg van de administratie, op alle vragen te antwoorden. Ik heb me echter niet vastgepind in het verleden: alleen heb ik gezegd dat het belangrijk is dat we dat oplossen tegen 2007.

**De heer Gilbert Van Baelen:** Mijnheer de minister, u verwijt me dat ik opmerkingen maak over uw communicatie. Ik vind dat niet kunnen. U hebt veel meer dan tweemaal gecommuniceerd in de media. U bent verschenen op TV Limburg en in Het Belang van Limburg. We vragen gewoon toelichting bij wat u daar zei.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik had deze discussie helemaal niet verwacht. Er is soms een groot verschil tussen wat een administratie zegt en wat de minister zegt. U zult dat nu op den duur ook wel hebben ervaren, mijnheer de minister. Ik zie dat de administratie andere signalen geeft dan u.

Mijnheer Van Baelen, wat die vaudeville betreft, ik nodig u uit eens te bekijken welke uitspraken er zoal over de noord-zuidverbinding zijn gedaan, onder meer door de vorige minister-president. Volgens hem was alles al lang in orde. Ik zal u die persberichten bezorgen. Ik vind dat u deze minister niet moet beschuldigen een vaudeville op te voeren, als de vorige ministers hetzelfde deden.

**De heer Hugo Philtjens:** Mijnheer Peumans, het is niet correct wat u zegt. Toenmalig minister-president Dewael heeft inderdaad die plannen toegelicht, maar over de timing heeft hij zeker geen uitspraken gedaan.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het Grinddecreet**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het Grinddecreet.

De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u kent de achtergrond van dit verhaal. De mensen van de milieu- en natuursector in Limburg hebben zich steeds zeer loyaal opgesteld in deze kwestie. Welke strategie wilt u erop nahouden om een vervolg te geven aan het Grinddecreet? De einddatum ervan zal weliswaar worden verlaten. Ook zullen de overeengekomen quota worden aangesproken.

De vraag rijst echter wat er daarna zal gebeuren. Allerlei scenario's doen de ronde. De administratie heeft berekend dat, als het decreet wordt aangepast, men nog enkele jaren verder kan, misschien zelf tot in 2010. Maar moet men hier niet gaan naar een schaarstebeleid?

Mijnheer de minister, heeft er reeds een formeel overleg plaatsgevonden met alle betrokken partijen in de grindsector? Zo ja, wie werd er precies betrokken bij dit overleg en welke zijn de verscheidene visies van de betrokkenen? Zo neen, wanneer en op welke wijze zal dit overleg alsnog plaatsvinden? Op welke wijze kan de huidige grindwinning worden vervangen door de invoer van rotsgranulaten?

Mijnheer de minister, ik weet dat heel wat studies werden uitgevoerd. Zijn de alternatieven voldoende onderzocht? Ik verwijs naar een bedrijf in Limburg met 250 werknemers dat geen maasgrind meer afneemt en alles invoert uit Wallonië, omdat rotsgranulaten een mogelijk alternatief zijn.

Wordt het schaarstebeleid meegenomen als belangrijke strategische keuze voor het aansnijden van de thans nog niet aangesneden gebieden, rekening houden met de overeengekomen quota voor zowel vallei- als berggrind?

Kan de uitvoer naar Nederland volledig worden stopgezet, waardoor meer voorraden – binnen de afgesproken quota – in Limburg blijven? Er is meer uitvoer naar Nederland dan invoer uit Nederland. Zijn er grindbaggerbedrijven, die vaak tot dezelfde holding of eigenaar behoren, zowel in Nederland als in België actief?

Is er overleg met de Nederlandse autoriteiten inzake de grindvoorraden in Nederland? Op welke wijze speelt het Grensmaasproject een rol inzake de strategische voorraden in Nederland?

**Peumans**

Mijnheer de minister, bent u bereid de tot op heden onderzochte alternatieven aan een zogenaamde second opinion te onderwerpen? Werden de alternatieven voldoende onderzocht?

**De voorzitter:** De heer Daems heeft het woord.

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb het dossier enkele maanden geleden al eens ter sprake gebracht in de commissie. Ik vind het positief dat ook leden van meerderheidsfracties, naar aanleiding van uitspraken van de milieubeweging, het dossier opnieuw onder de aandacht brengen.

Ik stel vast dat de voorbije maanden de onduidelijkheid over de toekomst, na het opnemen van de quota, bleef bestaan. De milieubeweging heeft in vrij felle bewoordingen gezegd dat er sprake is van woordbreuk vanwege de sector, maar ook vanwege de overheid, want zij heeft destijds het moratorium en het quotum bepaald.

Mijnheer de minister, ik wil nogmaals aandringen op duidelijkheid. Wat zal de toekomst brengen? Houdt u – als het quotum is opgebruikt – vast aan de beslissing van 1993?

In het verleden waren er enkele pogingen om onderzoek te verrichten naar substitutiemogelijkheden. Mijnheer de minister, onlangs hebt u ook geantwoord op mijn schriftelijke vraag hierover. Ik vraag me af of deze studies voldoende grondig zijn gebeurd. Ik wil aandringen op een second of zelfs third opinion, een grondige onafhankelijke studie naar de substitutiemogelijkheden voor primaire grondstoffen en de belemmeringen waardoor de secundaire grondstoffen moeilijk doorbreken.

Ik heb contact opgenomen met mensen uit de sector van de breekwerven en de puingranulaten. Zij zeggen dat ze vandaag het puin niet verkocht krijgen als secundaire grondstof, bijvoorbeeld aan overheden. Dat is gedeeltelijk te wijten aan een concurrentieel nadeel, want voor secundaire grondstoffen moeten extra analyses gebeuren. Dat jaagt de kostprijs de hoogte in. Ik denk dat het ook komt door een aantal wettelijke belemmeringen, bijvoorbeeld in de bestekken voor overheidsopdrachten, waardoor overheden terughoudend zijn om dergelijke secundaire grondstoffen te gebruiken.

Mijnheer de minister, ik vraag nog eens een grondige studie naar de alternatieven of substitutiemogelijkheden.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben voorzichtig geworden met het aankondigen van studies, want dat kan heel wat effect hebben.

Er is de problematiek van de einddatum van 1 januari 2006. Ook in het verleden is hierover gediscussieerd, en was er een consensus om de datum eruit te halen, zodat de quota zullen worden gehaald. Het is de vraag wat nadien zal gebeuren.

Op regeeringsniveau is beslist dat we de Limburgse actoren – en dat zijn alle mensen die er iets over te zeggen hebben – moeten horen. Er moet een consensus zijn. Als die er niet is, wordt de grindwinning in de provincie Limburg – nadat de quota zijn gehaald – stopgezet. Ik denk dat dat een verstandige beslissing is.

Als iedereen in Limburg het erover eens is dat kan worden voortgewerkt, moet de Vlaamse Regering rekening houden met het eensgezinde standpunt. Het is de vraag of er een eensgezind standpunt zal komen. Pacta sunt servanda: als het quotum is opgebruikt en de afspraken zijn nagekomen, is er geen vervolg meer mogelijk. Limburg is dus aanzet. Ik ben benieuwd wat het resultaat zal zijn.

Mijnheer Peumans, ik denk dat u het hebt over de periode na het behalen van de quota. Het overleg daarover moet nog worden opgestart. We moeten dit samen met de provincie Limburg bekijken. We zullen zelf de nodige initiatieven nemen. In Limburg, of op een andere plaats, moeten we bekijken wie erbij betrokken zal worden. Het is niet meer dan normaal dat Limburg een wijze van aanpakken voorstelt.

Over de problematiek van de alternatieven heb ik hier een studie over de socio-economische en ecologische gevolgen van de stopzetting van de grindwinningen in Limburg. Deze studie werd uitgevoerd door PwC Consulting in september 2002. Deze studie hebben we gebruikt om een aantal vragen te beantwoorden. Mogelijk zijn er nog andere studies.

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de minister, het gaat over de studie van de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie over de substitutiemogelijkheden voor primaire oppervlaktedelfstoffen, uitgevoerd door Resource Analysis in 2002.

**Minister Kris Peeters:** Dat is nog een andere studie.

Mijnheer Peumans, ik heb de belangrijkste elementen uit de studie gehaald. Hierin wordt verwezen naar de sectoren asfalt, betonwaren en stortklaar beton, de problematiek van de groeven in Schotland en het Noorse kwartsiet.

Inzake uw vraag over het schaarstebeleid en de uitvoer naar Nederland, moet ik zeggen dat ik natuurlijk de Nederlandse grenzen niet kan sluiten. Ik verwijs in mijn schriftelijk antwoord wel naar een aantal elementen uit de studie om een antwoord te geven.

Mijnheer Daems, volgens u moet er een geactualiseerde studie komen. Als hier de vraag wordt gesteld om dit nader te bekijken, zullen we dat zeker doen.

We halen de datum van 1 januari 2006 eruit, maar verder wordt geen wetgevend initiatief genomen voor later, tenzij vanuit Limburg in consensus een signaal komt dat het niet gewenst is dat de grindontginning wordt stopgezet. Als er geen eensgezind advies komt, zal door de regering geen wetgevend initiatief worden genomen.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, ik neem aan dat ik ook een schriftelijk antwoord krijg op mijn vraag over de grindbaggerbedrijven. Ik weet ook wel dat u de uitvoer naar Nederland niet kunt tegenhouden. Gralex, dat behoort tot de groep van CBR en CCB, is een typisch voorbeeld. Ook een aantal Nederlandse groepen zijn aan de Belgische kant actief en voeren, als het voor hen past, grind uit.

Het is een grondstof waar we heel zuinig mee omgaan. Mergel wordt ook niet uitgevoerd, maar in eigen land verwerkt. Mijnheer de minister, ik wacht op uw schriftelijk antwoord.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gebrekkige verdeling van spaarlampen in uitvoering van een resolutie van het Vlaams Parlement**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gebrekkige verdeling van spaarlampen in uitvoering van een resolutie van het Vlaams Parlement.

De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat over de uitvoering van een resolutie van het Vlaams Parlement die tijdens de vorige legislatuur quasi unaniem werd goedgekeurd. In de resolutie staat dat alle burgers in Vlaanderen een energiebon krijgen, die kan worden ingeruild tegen een kwaliteitsvolle spaarlamp, een spaardouchekop of een energiemeter.

Deze maatregel heeft heel wat voordelen. Spaarlampen gebruiken 80 percent minder stroom dan klassieke gloeilampen. Een spaardouchekop bespaart 5 liter water per minuut, en uiteraard ook de energie om het water te verwarmen.

Als een gezin van vier personen op een efficiënte manier gebruik maakt van de energiebon, de spaarlampen en de spaardouchekop, kan 87 euro per jaar worden bespaard op de energierekening. Dat kan 8 tot 10 jaar lang, met name de levensduur van een spaarlamp.

Indien alle Vlamingen nuttig gebruik maken van de spaarlamp – dus als de spaarlamp wordt gebruikt in het salon, waar de lamp meerdere uren per dag brandt, zal meer worden bespaard dan wanneer de lamp in het toilet hangt, tenzij het hele gezin acute diarree heeft – kan in Vlaanderen de energie worden bespaard die een klassieke centrale van 100 megawatt opwerkt. Dat komt overeen met een klassieke steenkoolcentrale of ongeveer 20 percent van de jaarlijkse productiecapaciteit van bijvoorbeeld kernreactor Doel 1.

Het is dus geen nutteloze maatregel. De maatregel heeft wel degelijk effect en is rendabel.



## Glorieux

De maatregel kost de distributienetbeheerders ongeveer evenveel als het gratis ter beschikking stellen van 100 kilowattuur. Het voordeel van deze maatregel blijft evenwel 8 tot 10 jaar duren. De mensen ervaren dus jaar na jaar hetzelfde voordeel, voor een eenmalige investering van de grootte van de gratis 100 kilowattuur. Uiteindelijk werd, op een afgezwakte wijze en gespreid in de tijd, begonnen met de uitvoering van de resolutie. Hierdoor slagen de distributienetbeheerders er heel gemakkelijk in de energiebesparingsdoelstelling van 1 percent te halen. Mijnheer de minister, vorige week hebt u als antwoord op een vraag gezegd dat u onderzoekt hoe u de doelstelling kunt optrekken. Dat is inderdaad zeer zinvol.

De verdeling van de eerste spaarlampen startte in september 2004 en de actie loopt tot eind april 2005. In deze periode moet elk gezinshoofd een spaarlamp krijgen. In 2006 moet de tweede fase in werking treden, waarbij elk ander gezinslid de keuze krijgt tussen een spaarlamp en een spaardouchekop.

De energiemeter die in de resolutie was opgenomen, is ondertussen verdwenen. Ook van de begeleidende informatiecampaagne om de burgers te informeren over de voordelen van het gebruik van een spaarlamp, is niet veel terechtgekomen.

Op de koop toe werd de in de resolutie geboden mogelijkheid om te kiezen tussen verschillende soorten spaarlampen niet uitgevoerd, en krijgen de mensen de klassieke spaarlamp. Veel mensen kennen de klassieke spaarlamp, maar weten niet dat de voorbije jaren voor bijna elk gebruik spaarlampen op de markt kwamen. Het nut van deze maatregel was dat mensen met meerdere spaarlampen in contact komen en ervan overtuigd kunnen worden dat er naast het gekende, voor sommigen lelijke, type ook moderne modellen beschikbaar zijn.

De spaarlampen worden door de postbode thuis aangeboden. Dat is een goed systeem. Als niemand thuis is, deponeert de postbode een briefje in de bus, waarmee de spaarlamp op het postkantoor kan worden afgehaald.

Uit een krantenartikel van vorige week blijkt dat ongeveer 19 percent van de spaarlampen niet wordt opgehaald. Ik kan me voorstellen dat er heel

wat praktische besloemeringen zijn waardoor de lamp niet wordt afgehaald. Een gezin waarvan beide partners werken, kan problemen hebben om tijdens de kantooruren naar het postkantoor te gaan. Bij veel mensen kan het bonnetje verloren gaan tussen het reclaimedrukwerk. Andere mensen kunnen het, wegens gebrek aan informatie, kennis en inzicht, niet de moeite vinden om voor een lamp naar het postkantoor te gaan.

In totaal moeten 2 miljoen spaarlampen worden verdeeld, maar GeDIS heeft maar 1,6 miljoen spaarlampen aangekocht. Toeval of niet, dat is precies het aantal spaarlampen dat is verdeeld. Ofwel kon GeDIS perfect vooraf inschatten dat ongeveer 20 percent van de spaarlampen niet zou worden opgehaald. Ofwel werkt hier een ander mechanisme.

Mijnheer de minister, het is belangrijk hieruit lering te trekken voor de tweede fase van de distributie. Is er een verklaring voor het feit dat bijna een vijfde van de spaarlampen niet werd opgehaald? Is er een verklaring voor het feit dat GeDIS slechts voor 80 percent van de gezinshoofden een spaarlamp ter beschikking heeft? Dat is exact het aantal dat werd verspreid.

Mijnheer de minister, zal de tweede fase van de uitvoering van de resolutie, met name de distributie van een spaarlamp of een spaardouchekop per extra gezinslid, effectief worden uitgevoerd? Volgens welke timing zal dat gebeuren? Welke lessen worden getrokken uit de falende distributie tijdens de eerste fase?

Mijnheer de minister, bent u bereid bij de uitvoering van de tweede fase opnieuw over te stappen op het oorspronkelijke voorstel van resolutie, zodat de burgers de keuze hebben tussen verschillende types en modellen van spaarlampen? De meeste mensen kennen de klassieke spaarlamp, maar weten niet dat momenteel voor bijna alle verlichtingsarmaturen kwaliteitsvolle spaarlampmodellen beschikbaar zijn.

Mijnheer de minister, op welke wijze zult u uitvoering geven aan de opdracht van de resolutie om simultaan met de distributie van de spaarlampen een informatiecampaagne op te zetten, waarin de nadruk wordt gelegd op het financiële voordeel voor de gezinnen, op tips om het energiebesparingspotentieel van spaarlampen te optimaliseren



## Glorieux

en op het aanmoedigen van mensen om zelf extra spaarlampen aan te schaffen.

Ik bedoel dan uiteraard een informatiecampaagne die de informatie bij elke burger brengt, net zoals de spaarlamp bij elke burger moet geraken. De informatiecampaagne tijdens de maand van de energiebesparing is zeer zinvol, maar het moet verder gaan, want ik heb ervaren dat deze informatie niet bij veel mensen terechtkomt.

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, op het ogenblik dat in de pers verscheen dat ongeveer 19 procent van de spaarlampen niet werd verdeeld, kreeg ik een antwoord op een schriftelijke vraag. Mijnheer de minister, in uw antwoord stelt u dat 90 procent van de Vlamingen al een spaarlamp heeft gekregen. Gaat het over 90 procent van de 81 procent of is er onduidelijkheid over de cijfers? Ik heb het gevoel dat er misverstanden bestaan over de cijfers. Mijnheer de minister, u moet hier niet onmiddellijk op antwoorden, maar misschien kunt u dit eens bekijken.

Mijnheer de minister, gelukkig zijn er geen 400.000 lampen over, want anders zou u worden geïnterpelleerd over het feit dat te veel lampen werden besteld.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is natuurlijk gemakkelijk te zeggen dat 80 procent dat werd afgehaald net overeenkomt met 20 procent minder productie. Een omgekeerde situatie, waarbij een overschot van 20 procent moet worden verantwoord, zou veel pijnlijker zijn.

De hoofdbekommernis is dat de bedeling niet vlot gebeurt. Mijnheer Glorieux, ik wil erop wijzen dat dat een federale materie is. In de commissie voor de Infrastructuur van het federale parlement werd hierover op 16 februari 2005 een vraag gesteld en werd een antwoord geformuleerd.

Voor Vlaanderen zou het interessant zijn dat een studie wordt gemaakt over de mate waarin deze

operatie het beoogde effect heeft bereikt. Door het gebruik van die lampen en spaardouchekoppen is er een besparing gedurende 10 jaar, maar heeft dat ook een mentaliteitswijziging tot gevolg? Worden mensen hierdoor wakker geschud? Worden hierover enquêtes georganiseerd?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, collega's, momenteel loopt een enquête over de eerste fase van de uitvoering van de energiebonactie. In deze enquête wordt eveneens gepeild naar de redenen waarom een deel van de bevolking de spaarlamp niet heeft afgehaald. Het resultaat zal waarschijnlijk een combinatie zijn van verschillende redenen, zoals verhuizen of overlijden. Het feit dat mensen reeds over voldoende spaarlampen en een spaardouchekop beschikken, zal zeker een aangehaalde reden zijn. Een respons van 80 procent kan bovendien moeilijk een falende distributie worden genoemd.

Er is een verklaring voor het feit dat GeDIS slechts voor 80 procent van de gezinnen een spaarlamp heeft aangekocht. In 2003 verdeelde GeDIS op een gelijkaardige wijze spaarlampen en spaardouchekoppen voor beschermde afnemers. De respons op deze actie was iets hoger dan 80 procent. Bij de bestelling van de spaarlampen heeft GeDIS met deze ervaring rekening gehouden. Bovendien heeft GeDIS met de leverancier van de spaarlampen duidelijke afspraken gemaakt over mogelijke bijbestellingen. De praktijk wijst uit dat de inschatting van GeDIS correct was.

Mijnheer Glorieux, het afstemmen van de tweede fase van de energiebonactie op het oorspronkelijke voorstel van resolutie, waarbij de burgers kunnen kiezen uit verschillende types en modellen van spaarlampen, is nog niet aan de orde. In eerste instantie moet worden bekeken of het nog zinvol is een tweede fase te laten doorgaan. Deze beslissing zal gebaseerd worden op de resultaten van de enquête.

In de enquête wordt niet enkel gepeild naar de respons, maar ook naar het effectieve gebruik van spaarlampen en spaardouchekoppen. Een gratis gekregen spaarlamp in de kast of de schuif leggen, is geen energiebesparing. We zullen de evaluatie ook hier bespreken, om te bekijken hoe we de tweede fase moeten aanpakken en welke nuance-

**Peeters**

ringen of bijkomende acties nodig zijn. De actie – als we een tweede fase doen – moet een effectieve energiebesparing als resultaat hebben.

Tijdens het uitvoeren van de eerste fase van de energiebonactie werd door netbeheerders een specifieke informatiebrochure verspreid, die wijst op de financiële en milieuvoordelen van het gebruik van spaarlampen en spaardouchekoppen. Ook in de communicatie van de Vlaamse overheid wordt reeds geruime tijd aandacht geschonken aan het gebruik van spaarlampen en spaardouchekoppen, zowel in brochures als op de website.

De communicatieacties van de Vlaamse overheid hebben een sterk toegenomen bereik. In 2004 telde de website 200.000 bezoekers, tegenover 89.000 in 2003 en 25.000 in 2002. De administratie verspreidde in 2004 ook ongeveer 290.000 brochures, waarvan ongeveer 220.000 exemplaren over REG.

Collega's, we zullen kijken hoe we met de resultaten van de enquête, en met een duidelijke doelstelling voor ogen, bijkomende acties kunnen ondernemen.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de minister, ik ben verwonderd door de reacties van de collega's. Er kan nooit 20 percent overschot zijn, tenzij 120 percent werd besteld. Als we elke Vlaming een spaarlamp moeten geven, wordt het volledige aantal aangekocht en verdeeld.

Er loopt een enquête over de eerste fase. Mijnheer de minister, u zegt dat een mogelijke oorzaak voor het niet afhaken van de spaarlamp is dat mensen al over voldoende spaarlampen beschikken. Net daarom is het belangrijk verschillende types spaarlampen aan te bieden. De klassieke spaarlamp kunnen we niet overal gebruiken, want mensen hebben moderne verlichting waar de klassieke spaarlamp niet in past. We kunnen dus nog veel mogelijkheden tot energiebesparing benutten door mensen vertrouwd te maken met de moderne spaarlampen.

Mijnheer de minister, u zegt dat u niet zeker bent dat de tweede fase er komt. Dat zou ik ten zeerste betreuren. Als mensen een gratis gekregen spaar-

lamp in de kast laten liggen, is dat nogmaals een bewijs dat een simultane informatiecampagne nodig is. We moeten de mensen op een eenvoudige manier duidelijk maken hoeveel per jaar kan worden bespaard door het gebruik van de lamp. Ik ben ervan overtuigd dat het overgrote deel van de mensen de lamp dan ook effectief zal gebruiken.

Er moet nog veel informatiewerk gebeuren. Het is de taak van de overheid de begeleidende informatie simultaan te verspreiden, opdat de lamp op de meest efficiënte manier gebruikt wordt.

**De voorzitter:** het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.56 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 Decreetevaluatie  
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



