

C160 – OPE14

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

17 april 2007

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



## INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van de motie van aanbeveling van de commissie ad hoc Energiearmoede	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de zogenaamde flexdrempels	5
Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over snelheidsmanagement op autosnelwegen	6
Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de werken aan de N74 in Limburg	9
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van de snelheidsbeperking met het oog op de reductie van fijn stof	12
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nood aan extra maatregelen om de uitstoot van fijn stof door het wegverkeer terug te dringen	12
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het standpunt van de Vlaamse Regering over het voorlopige rapport van de Commissie Energie 2030	17



**Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen**

**Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van de motie van aanbeveling van de commissie ad hoc Energiearmoede**

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

**Mevrouw Veerle Heeren:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de winter is voorbij en ik heb zelfs het gevoel dat we al in volle zomer zitten. Deze vraag heb ik in december opgesteld. Uit een regionaal dagblad bleek toen dat nogal wat mensen in de winter te kampen hebben met problemen om hun energiefacturen te betalen. Het aantal wanbetalers is tijdens de voorbije jaren sterk toegenomen. Het gevolg daarvan is dat die mensen voor hun energievoorziening worden doorverwezen naar intercommunales die als netbeheerder verplicht zijn gas en elektriciteit te leveren.

Ik heb het ontwerp van decreet dat vandaag hier voorligt, er ondertussen ook op nagelezen. Er is heel wat gebeurd tijdens het afgelopen jaar. De motie van aanbeveling bij de maatschappelijke beleidsnota Energiearmoede is ook goedgekeurd. Tijdens het debat hebben we heel wat vragen gesteld en voorstellen van maatregelen gedaan. Als minister van Energie bent u voor een aantal zaken verantwoordelijk, maar ook uw collega-ministers zijn voor hun departement bevoegd. Daarom heb ik deze vraag een maand geleden ook aan minister Keulen gesteld. Ook minister Vervotte heeft hierin een taak te vervullen. Hebt u er zicht op in welke mate er overleg is tussen de ministers om uitvoering te geven aan de voorstellen uit de motie van aanbeveling? Minister Keulen heeft toen in de commissie geantwoord dat hij voor het implementeren van hoogrendementsglas of dubbel glas in de socialewoningbouw absoluut geen middelen ter beschikking heeft en ook geen beroep kan doen op het Fonds voor de Huisvesting aangezien die middelen onvoldoende zouden zijn. Dat neemt natuurlijk niet weg dat dit een belangrijke maatregel is die genomen kan worden, ook al moet dit via een stappenplan gebeuren.

Ondertussen is er, zoals ik al aanhaalde, het ontwerp van decreet met betrekking tot de openbardienstverplichting, dat vandaag ter bespreking voorligt. Eind december hebt u een besluit genomen waarin staat dat wie een budgetmeter heeft en het opgeladen bedrag en hulpkrediet heeft opgebruikt, terugvalt op 10 in plaats van 6 ampère. Dit verbruik moet ook worden betaald. De verenigingen hebben grote vraagtekens bij het feit dat als men wil afsluiten, dat ook daadwerkelijk kan. Ze stellen

dat dit te allen tijde moet worden vermeden. Andere maatregel uit het besluit is dat de periodes waarin aardgas en elektriciteit niet kunnen worden afgesloten, worden gelijkgesteld. Die periode loopt nu van 1 december tot 1 maart. Ik kan me indenken dat deze periode tijdens de volgende jaren nog zal verschuiven. Ik vrees dat onze seizoenen aan dit tempo ook zullen verschuiven en dat die periode steeds kleiner zal worden als gevolg van de goede weersomstandigheden.

In de motie van aanbeveling was een belangrijk voorstel opgenomen om te voorkomen dat mensen terecht komen in een toestand van energiearmoede. Er werd ook voorgesteld om uitdrukkelijk aan de federale regering te vragen om het sociaal tarief nooit te laten stijgen boven het laagste tarief voor afnemers op de vrijgemaakte markt en dat sociaal tarief ook automatisch toe te kennen.

Mijnheer de minister, welke maatregelen hebt u genomen in opvolging van de motie van aanbeveling? Op welke manier zult u erop toezien dat ook uw collega-ministers uitvoeren waarvoor zij bevoegd zijn of toch een stappenplan opmaken? Denkt u dat de maatregelen uit het besluit van eind december tegemoetkomen aan de betalingsproblemen van een grote groep Vlaamse gezinnen? Voor wie ermee wordt geconfronteerd, is dit een grote ramp. Er zijn nu een aantal dingen opgenomen in het ontwerp van decreet. We hebben nog 2,5 jaar te gaan. Waarin voorziet u nog? Is er vrij recent overleg geweest met het federale niveau over het sociaal tarief? Hebt u daar resultaten van?

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

**Mevrouw Else De Wachter:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mevrouw Heeren en ikzelf zijn beiden lid van de commissie Energiearmoede en de commissie voor Wonen. We hebben het daar al vaak over deze problematiek gehad. Ik denk dat het ook erg belangrijk is dat we dit ook bij u als minister van Energie aankaarten. Ik sluit me volledig aan bij de vraag van mevrouw Heeren, maar ik wil nog enkele aandachtspunten meegeven. We hebben in heel wat maatregelen voorzien en er is al heel wat gebeurd met betrekking tot energiebesparing. Dat is heel belangrijk voor mensen die te maken hebben met energiearmoede, maar ook voor het milieu. Er zijn ook fiscale maatregelen genomen om de milieuvriendelijkheid aantrekkelijk te maken. Deze hebben hun tijd nodig om een beetje ingeburgerd te geraken.

De laatste weken hebben we echter zeer frappante gegevens van de energieleveranciers gekregen. Geluk-

kig was het een zachte winter, waardoor – samen met de milieumaatregel van dubbel glas – de energiefactuur veel lager ligt.

Een aantal energieleveranciers, namelijk Luminus en Nuon, zijn bereid de voorschotten te verlagen en deels terug te betalen, maar Electrabel zegt expliciet dat niet te zullen doen. Een ander voorbeeld is dat we recentelijk kunnen vaststellen dat de maatregelen en het initiatief rond weekend- en nachttarief, ervoor zorgen dat het rendement slechts wordt gehaald als minstens twee derde van het volledige verbruik in die periode gebeurt. Het is niet evident dat te halen. Een heel recent voorbeeld: voorbij paasmaandag bleek het tarief niet van toepassing. Dat zal voor heel wat mensen verwarring veroorzaakt hebben.

Mijnheer de minister, ik wil een oproep aan u doen, die ik ook aan minister Keulen heb gedaan, om samen met de federale minister Verwilghen, Electrabel aan de tafel te krijgen om er concreet mee te communiceren en te zeggen waar het op staat. Het kan niet dat een energieleverancier zegt dat hij het niet zal toepassen. Wetende dat we zoveel maatregelen nemen ten aanzien van het milieu en tegen de energiearmoede, kan men niet lukraak zeggen: als de mensen het zelf niet vragen, gaan we dat niet toepassen. Het is de verantwoordelijkheid van de minister van Energie, samen met de minister van Wonen wat de socialewoningbouw betreft, om zeker met Electrabel de nodige concrete afspraken te maken. De minister van Wonen heeft beloofd dat te zullen doen, en we zullen dat van zeer nabij blijven opvolgen.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is jammer genoeg nog steeds een feit dat voor vele armen en lage-inkomensgezinnen de energieprijzen het grootste deel van de woonkosten uitmaakt en vaak hoger ligt dan de huurprijzen. Het is belangrijk dat er goede informatie wordt gegeven. Velen denken nog altijd dat de 6 of 10 ampère waar ze op terugvallen, gratis is. Die toestand blijft vaak maar aanslepen, maar op een bepaald moment geraken deze mensen daardoor nog dieper in de schulden.

Het is belangrijk dat er heel goede informatie, ook via de OCMW's, zou worden gegeven om duidelijk te maken aan deze mensen dat het een maatregel is om te voorkomen dat ze van het net zouden worden afgesloten maar dat die energie niet gratis is.

10 ampère is al een verhoging, maar nog altijd heel weinig. Mensen kunnen daarmee niet overvloedig apparaten gebruiken. Als je een strijkijzer, een koffiezetapparaat en een toaster samen gebruikt, kom je daar niet mee toe. Misschien moet worden nagegaan in elke mate dat kan worden opgetrokken.

Armen hebben zoals iedereen recht op betaalbaar rationeel energiegebruik. Om van dat rationeel energiegebruik te kunnen genieten, moet je vaak eerst een kleine investering doen die je dubbel en dik terugverdient. Je moet het geld wel hebben om te investeren. Ik denk vooral aan premies die gegeven worden voor dubbel glas en dergelijke, die jammer genoeg aan deze categorie van mensen voorbij gaan, in de eerste plaats omdat in het overgrote deel van de gevallen ze zelf geen eigenaar zijn van de woning. Zelfs met een premie hebben ze andere prioriteiten om hun kleine budget te besteden.

Ik denk dat de mensen van Welzijnzorg alle fracties hebben bezocht de laatste dagen. Ze hebben een tamelijk verassend voorstel gedaan. Ze zeggen dat elke Vlaming een bepaalde hoeveelheid water gratis krijgt en dat energie evengoed een basisrecht is als water. Ze pleiten ervoor dat elke Vlaming een basispakket elektriciteit of aardgas zou krijgen dat overeenkomt met wat een persoon of gezin nodig heeft om op een waardige manier te kunnen wonen. Gratis bestaat natuurlijk niet. Dat zal betaald worden door de kostprijs mee te rekenen in een volgende hoeveelheid stroom die men dan eventueel zou consumeren boven dat pakket. Men zou daarenboven in een derde pakket kunnen voorzien wanneer je ook daarmee niet toekomt en je dus nog meer verbruikt. Het kilowattuur van dat pakket zou men nog duurder maken. Hoe meer je verbruikt, hoe duurder het kilowattuur wordt. Mijnheer de minister, zonder daar zelf een standpunt over in te nemen, wil ik u vragen wat uw mening is over dit voorstel van de armenbeweging.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, er is terecht gezegd dat de commissie ad hoc Energiearmoede belangrijk werk heeft verricht. Ik heb alles gedaan om zo snel mogelijk alles wat daar is beslist, uit te voeren. Er wordt van een minister niets minder verwacht dan dat hij dat doet. Er is terecht verwezen naar een aantal initiatieven, zowel een besluit als decreten, waar we straks wat dieper op ingaan. Dat geeft me nu de gelegenheid om iets korter te zijn.

We hebben ook een rondetafel gehouden met alle betrokkenen, waarin wat uit de commissie ad hoc is gekomen, is meegenomen. Zowel wat betreft decretale initiatieven als uitvoeringsbesluiten zijn de nodige initiatieven genomen. Mevrouw Heeren, ik heb hier het volledige overzicht van, maar ik zal dat nu niet allemaal overlopen. Ook wat het ontwerp van uitvoeringsbesluit betreft, hebben we alles gedaan om voor de weliswaar zachte winter alle schikkingen te treffen om afsluitingen te vermijden.

Wat de omschakeling van 6 naar 10 ampère betreft, som ik een aantal bijkomende elementen op. Het over-

schakelen van 6 naar 10 ampère bij de budgetmeters verloopt vrij vlot dankzij de mogelijkheid om samen met de budgetopladingkaarten een code mee te geven die de meter herconfigureert zonder een bezoek ter plaatse. Bij elke eerstvolgende oplading door de klant gebeurt de omschakeling automatisch op het ogenblik dat de kaart in de meter wordt gestopt. In Vlaanderen hebben tijdens de maanden januari, februari en maart naar schatting 18.000 omschakelingen plaatsgevonden.

Er is trouwens een controlemogelijkheid. Wanneer de klant een tweede maal komt opladen, na het inbrengen van de kaart en de automatische herconfiguratie, kan worden geverifieerd welke meters effectief al over een minimumvermogen van 2300 watt beschikken. Voor naar schatting 7000 gevallen is deze verificatie al gebeurd.

Het omschakelen van de stroombegrenzer van 6 naar 10 ampère in de gevallen dat er geen budgetmeter is, verloopt iets langzamer. Daarvoor zijn plaatsbezoeken noodzakelijk. Het afsprakenbeheer en de inzet van technisch geschoold personeel vragen een wat meer gespreide planning. Velen reageren ook niet op een uitnodiging tot afspraak of laten het bezoek uitstellen. Er zijn echter nog geen aanduidingen dat de uiterste datum die in het minibesluit werd vastgelegd, namelijk 31 december 2007, zou worden overschreden. Overigens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de bestaande ampèrebegrenzers zo veel mogelijk te vervangen door budgetmeters met een ingebouwde ampèrebegrenzer.

Het minibesluit had alleen als bedoeling om de meest dringende maatregelen te nemen die met het huidige decreet mogelijk zijn. In het ontwerp van wijzigingsdecreet, dat nu voorligt, worden ook nog de volgende maatregelen mogelijk gemaakt.

De volledige verankering van de minimale levering in de elektriciteits- en gaswetgeving, behoudens wat de samenstelling en werking van de Lokale Adviescommissie betreft. Dit laatste blijft geregeld met het oorspronkelijke decreet van 20 december 1996 op de minimumlevering van elektriciteit, gas en water, zij het dat op bepaalde punten, wat elektriciteit en gas betreft, toch voor verduidelijking wordt gezorgd.

De bepalingen van het decreet op de minimale levering worden grotendeels geschrapt omdat ze niet in overeenstemming waren met de elektriciteits- en gaswetgeving. Sommige bepalingen van het decreet op de minimale levering worden in aangepaste vorm opnieuw ingevoerd in het Elektriciteits- en/of Aardgasdecreet.

Het steevast weerkerend probleem dat lokale adviescommissies er een uiteenlopende interpretatie op na houden van 'klaarblijkelijke onwil om te betalen', met andere woorden van het wel kunnen, maar niet willen betalen, wordt nu opgelost door een duidelijke opsom-

ming te geven van gevallen waarin kan worden afgesloten en de procedures die daar moeten voor worden gevolgd.

De definitie van huishoudelijke afnemer wordt gewijzigd omwille van de huidige onduidelijkheid over de behandeling van gemengde verbruikers. Dit zijn laagspanningsverbruikers met een zowel huishoudelijk als professioneel verbruik dat geregistreerd wordt op één meter.

De definitie van beschermde afnemer wordt decretaal ingevoerd en beschermende maatregelen, zoals het al dan niet verschuldigd zijn van bepaalde kosten, worden gespecificeerd.

Om de plaatsing en werking van de budgetmeters decretaal te verankeren, zowel voor gas als voor elektriciteit, wordt in respectievelijk het Aardgasdecreet en het Elektriciteitsdecreet ingevoegd dat dit een openbare dienstverplichting is van de netbeheerders en dat er ook andere beschermingsmaatregelen kunnen worden opgelegd, bijvoorbeeld ingeval van opzegging van het leveringscontract door de commerciële leverancier.

Wanneer een commerciële leverancier een contract wegens wanbetaling opzegt, mag niet langer een administratieve kost worden aangerekend.

Tenslotte wordt een aantal boetes voor het niet respecteren van de decreetgeving over de sociale openbare dienstverplichtingen aangepast, om ze meer in verhouding te brengen tot de mate van het in gebreke zijn van netbeheerder of leverancier.

Wat de sociale tarieven betreft, worden er geen maatregelen genomen in het ontwerp van wijzigingsdecreet. Het gaat immers om een federale bevoegdheid. De federale minister van Energie heeft twee ontwerpbesluiten klaar, een voor elektriciteit en een voor aardgas, waarin het principe is opgenomen om het sociale tarief nooit te laten uitstijgen boven het laagste tarief voor afnemers op de vrijgemaakte markt. In juli 2006 hebben we daar overleg over gepleegd. Ik kan alleen maar vriendelijk vragen dat dit wordt opgelost op het federale niveau. Een andere mogelijkheid is dat deze bevoegdheid ons wordt toevertrouwd, maar dat is weer een ander debat.

De CREG zal de berekeningen moeten maken om de concrete prijs te bepalen. Op 16 februari van dit jaar heeft de algemene raad van de CREG een advies uitgebracht over het ontwerp.

Wat de automatische toekenning van het sociale tarief betreft, wordt onderhandeld tussen de federale administratie en de kruispunt databank. Daarmee wordt getracht het nog steeds lopende probleem van de ver-

trouwelijkheid op te lossen. Ook wat dat betreft, is het dus nog even wachten op de federale overheid. Federaal minister Verwilghen heeft onlangs aangekondigd dat beide, de verlaging en de automatisering, binnen afzienbare tijd zullen worden geregeld.

Mevrouw Heeren, ik zal in een schriftelijk antwoord dat u zal worden bezorgd, dieper ingaan op de data van het minibesluit en andere.

Wat de problematiek van de voorschotten en het eventueel terugbetalen daarvan betreft, wil ik voorkomen dat we terechtkomen in een situatie waarin er nu voorschotten worden terugbetaald en er achteraf bijkomende betalingen moeten gebeuren.

Wat het nachttarief betreft, heb ik begrepen dat minister Verwilghen een onderzoek heeft gevraagd van de Raad voor de Mededinging. Het moet inderdaad de bedoeling zijn om het nachttarief goedkoper te maken. Het kan niet de bedoeling zijn dat twee derde van het verbruik moet plaatsvinden in het weekend om daar effectief voordeel uit te halen. Er is dus een onderzoek aan de Raad voor de Mededinging gevraagd en we zullen dat van zeer nabij volgen.

Mijnheer Glorieux, u hebt gelijk dat communicatie altijd heel belangrijk is, maar ik heb het engagement van de verenigingen waar armen het woord voeren, dat ze de nodige informatie en communicatie gaan verzorgen. Als er nog bijkomende informatie nodig is, zal ik daar zeker voor zorgen. Maar degenen die het meest direct contact hebben met deze groep, zijn de verenigingen, en zij kunnen een bijdrage leveren. Maar mocht het nodig zijn, wil ik zeker bijkomende inspanningen doen.

Het is niet de eerste keer dat u de problematiek van de prefinanciering aanhaalt. U haalt terecht een dossier aan dat u na aan het hart ligt: de fotonvoltaïsche cellen. Het is indrukwekkend hoe groot de hype is – in positieve zin deze keer – voor de zonnecellen. De dossiers, zowel van particulieren als bedrijven, kunnen we niet bijhouden. Het voorbeeld dat gisteren de media heeft gehaald, toont aan dat het echt interessant is. Ik ben er zelf van onder de indruk hoe interessant het is, maar er zijn inderdaad nog vele daken zonder zonnecellen.

We zijn het probleem van de prefinanciering verder aan het bekijken. We zullen ook maatregelen treffen om dat probleem op te lossen. Er zijn tal van voorstellen de wereld in gestuurd. Elk voorstel, van welke partij het ook komt, wordt door mij op zijn merites onderzocht.

Een element dat altijd aan bod komt, is de administratieve rompslomp. Het mattheuseffect is er altijd, want het is heel moeilijk om maatregelen te laten toekomen bij degenen die ze nodig hebben, want meestal komen ze toe bij degenen die ze niet echt nodig hebben. Ook voor de administratieve rompslomp en de procedure die moet

worden doorlopen om van de prefinanciering te kunnen genieten, hebben we aandacht. Ik ben volop bezig met te kijken wat de meest gereede partners zijn. Mijn kabinet heeft ook met een aantal banken contact gehad, om te kijken waar de problemen zich situeren en hoe we die kunnen aanpakken. Maar ook het oplossen van de problemen via de banken zorgt voor te veel rompslomp en is niet de juiste wijze, maar ik hoop binnenkort met een concreet voorstel te komen.

Mijnheer Glorieux, u zegt terecht dat niets gratis is. De gratisfilosofie ligt al een tijdje achter ons. Het verwondert me dat u niet verwijst naar de 100 kilowattuur per gezin, aangevuld met 100 kilowattuur per persoon ten laste, die men gratis krijgt. Ik veronderstel dat u dat onvoldoende vindt en wilt verhogen.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de minister, dat is het pleidooi dat werd gehouden door Welzijnszorg, dat ik gewoon op tafel heb gegooid om te vragen wat u ervan denkt.

**Minister Kris Peeters:** Er bestaat al iets gratis, maar we zullen verder bekijken – en u zegt zelf dat niets gratis is – of dat de juiste maatregel is.

U verwijst naar Welzijnszorg, dat stelt dat een gezin een aantal kubieke meter water gratis krijgt en vraagt waarom dat ook niet voor elektriciteit geldt. Dat is de stelling die hier aan bod komt. Ook dat moet verder worden bekeken. We gaan na welke maatregel de meest kostenefficiënte is, met het grootste rendement voor de mensen.

Mijn uitgangspunten zijn duidelijk. Ik vind dat elektriciteit een basisrecht is voor gezinnen. We moeten ervoor zorgen dat dat basisrecht ook wordt gehonoreerd, wat niet wil zeggen dat het absoluut gratis moet zijn.

Mijnheer de voorzitter, collega's, we hebben natuurlijk regelmatig overleg met de ministers Keulen en Vervotte, want tijdens de interkabinettenwerkgroep zijn ze er altijd bij. Samen met de collega's zal ik ervoor zorgen dat ook de andere maatregelen worden genomen en zij ook hun steentje of kilowattuur bijdragen tot het oplossen van het probleem van energiearmoede.

Ik wil nog eens herhalen dat de commissie ad hoc schitterend werk heeft geleverd. Ik denk dat het lang geleden is dat we de energiearmoede daadwerkelijk hebben aangepakt en ervoor hebben gezorgd dat de mensen die in die situatie terechtkomen op een ordelijke en goede wijze worden gevolgd en verzorgd.

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

**Mevrouw Veerle Heeren:** Mijnheer de minister, ik wil u danken voor het antwoord, maar toch ook een oproep



lanceren. Ik ga ervan uit dat u, als coördinerend minister als het gaat over energie, de volgende maanden en jaren waakzaam moet zijn, ten opzichte van de collega's en op het ogenblik dat de begrotingsbesprekingen worden aangevat, om ervoor te zorgen dat de maatregelen die we in de motie hebben voorgesteld ook worden uitgevoerd, samen met de andere ministers. Als dat niet kan op korte termijn, dan in ieder geval op middellange termijn, in een soort stappenplan.

Ik zal verder uw schriftelijk antwoord lezen.

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

**Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de zogenaamde flexdrempels**

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

**De heer Jan Laurys:** Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, in deze moeilijke tijden, waarin u vast wordt overvallen met allerlei zware problemen, wil ik u ook eens lastig vallen met een veeleer banaal probleem. Ik kan u echter verzekeren dat, sinds ik een uitvoerend mandaat bekleed, het begrip 'banaliteit' een totaal andere lading heeft gekregen. Mijn collega's hier kunnen dat bevestigen.

Het gaat over verkeersdrempels. Het gesignaleerde probleem ter zake is algemeen bekend. De drempels komen tegemoet aan de behoefte aan veiligheid. Ze hebben zeker een taak in het afremmen van de snelheid van het verkeer. Anderzijds worden ze steeds meer ervaren als een last. Zo beginnen de mensen die in de buurt ervan wonen zelfs schade aan hun huizen vast te stellen, doordat het zware vervoer er telkens over moet. Maar ook chauffeurs van brandweer- en ziekenwagens en van bussen van De Lijn vragen steeds meer dat die drempels zouden worden verwijderd. Een aantal jaren geleden was er een tendens om die verkeersdrempels overal te gaan aanleggen. Nu krijgen we een tendens waarbij die drempels systematisch overal moeten worden weggehaald wegens allerlei soorten druk.

Er bestaat uiteraard wel een koninklijk besluit waarin is vastgelegd hoe een aan de juiste snelheid overrijdbare drempel moet worden aangelegd. Nu wordt er echter een andere oplossing gesuggereerd. Sommigen beweren dat die tegemoet zou komen aan beide bekommernissen. Er zou namelijk een systeem van flexibele drempels bestaan. Ik ben naar de website gesurft van de Nederlandse firma die deze drempels ontwikkelt, en heb wat informatie afgedrukt, waaronder een evaluatiedocument van een

aantal proefopstellingen in de Rotterdamse deelgemeente Kralingen-Crooswijk. Ook in andere gemeenten is er sprake van proefopstellingen. Ook andere landen zijn ermee begonnen. Het zou gaan over Zwitserland en Denemarken, landen die toch wel wat proactief werken op het gebied van verkeersveiligheid. Zij hebben her en der een proefopstelling van dit systeem. Deze drempels kunnen, afhankelijk van de snelheid, in hoogte worden versteld. Door het gewicht van het vervoer kunnen ze worden ingeduwd. Als dus een licht voertuig over de drempel rijdt, zal die niet meegeven en wordt de snelheid afgeremd. Komt er een zwaar voertuig over, dan zal door de druk van dat voertuig de drempel worden ingeduwd, waardoor de trillingen en de verhoogde emissie en geluidsoverlast tot een minimum worden herleid.

Mijnheer de minister, is men hier ook al vertrouwd met dergelijke technieken? Hebt u weet van de resultaten van de evaluaties die overal zijn gepubliceerd? Volgt u dit? Meent u dat die flexibele drempels ook bij ons een oplossing zouden kunnen zijn voor het net geschetste dilemma?

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

**De heer Johan Sauwens:** Dit is een algemeen probleem. Ik sluit me aan bij de vorige spreker. Op dit ogenblik worden wij gestalkt door De Lijn, die vraagt dat we alle drempels zouden weghalen, omdat de lagevloerbussen blijven hangen op die drempels oude stijl, die niet helemaal conform zouden zijn. In woonstraten waar, dankzij de drempels, uiteindelijk het sluipverkeer is geweerd, zal dat sluipverkeer terugkeren, op vraag van De Lijn. Als openbaar bestuur bevinden we ons wat dat betreft in een bijzonder moeilijke positie.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, geachte leden, die flexdrempels zijn me bekend. Ik heb zelfs die publicatie van dat Nederlandse bedrijf bij me. Mochten de leden dat interessant vinden, dan kan ik die bezorgen aan de commissie. De resultaten van die proefprojecten zijn ook opgenomen in die publicatie.

Als minister van Openbare Werken ben ik in eerste instantie bevoegd voor de gewestwegen, en vanuit die invalshoek ben ik niet echt enthousiast over drempels. Gewestwegen moeten immers zorgen voor doorstroming. Drempels mogen er zo weinig mogelijk worden gebruikt, omdat ze een effect hebben op de doorstroming. Het gaat hier natuurlijk over gemeentewegen en mogelijk ook over provinciale wegen, voor zover die er nog zijn. Het gaat dus vooral over de gemeente en mogelijke discussies met De Lijn. Ik heb het departement Mobiliteit en Openbare Werken gevraagd dat Nederlandse voorbeeld te bekijken. Dat zal niet alleen

gebeuren op basis van de publicatie. We zullen ook aan de Nederlandse overheid vragen hoe die dit bekijkt. Er zal dus worden onderzocht wat de positieve of negatieve effecten zijn van die flexdrempels. Ik zal daarover worden geïnformeerd, zodat ik deze commissie de resultaten kan meedelen.

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

**De heer Jan Laurys:** Mijnheer de minister, het was vooral mijn bedoeling de aandacht van het beleid te vestigen op deze mogelijkheden, zodat u die bekommernis mee in overweging neemt. Het lijkt me dat dit nu zeker gebeurd is.

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

**Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over snelheidsmanagement op autosnelwegen**

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ik heb deze vraag ingediend naar aanleiding van de jongste publicatie van de verkeersveiligheidsbarometer. Die cijfers zijn al een paar keer geciteerd in het parlement, en misschien zelfs al in deze commissie. Zo stelde onder meer de heer Daems een actuele vraag.

Ik wil de cijfers nog eens in herinnering brengen. De jongste verkeersveiligheidsbarometer heeft vastgesteld dat, in vergelijking met dezelfde periode in het voorgaande jaar, het aantal letselgevallen en doden op onze autosnelwegen met respectievelijk 4,6 en 16,9 procent is gestegen. Men zou kunnen stellen dat dit veeleer een momentopname is. Daarom geef ik een ander cijfer, dat een en ander in een ruimer perspectief stelt, namelijk het verkeersrisico uitgedrukt in het aantal doden per miljard afgelegde voertuigkilometers. In Vlaanderen bedraagt dit cijfer 7,5. Dat is meer dan tweemaal hoger dan het verkeersrisico in de ons omringende landen. Zo is het cijfer 3,2 in Nederland, 3,7 in Duitsland en 4,8 in Frankrijk.

Waarom is het zo moeilijk om een positieve trend te bewerkstelligen inzake verkeersveiligheid op onze autosnelwegen? In het rapport over de verkeersveiligheidsbarometer van februari 2006 werd expliciet de link gelegd tussen verkeersonveiligheid en het feit dat op autosnelwegen veel sneller wordt gereden. Die link wordt ook bevestigd door internationaal onderzoek dat stelt: "Een toename van de gemiddelde snelheid met 1 kilo-

meter per uur doet het aantal letselgevallen stijgen met 3 procent, het aantal ongelukken met doden en zwaargewonden met 5 tot 6 procent." Cijfers uit het buitenland bevestigen dit. In Zweden waar de snelheid op autosnelwegen op een bepaald moment is verlaagd van 110 tot 90 kilometer per uur, is er een daling met 21 procent van het aantal dodelijke slachtoffers. In de VS is de maximumsnelheid op autosnelwegen dan weer verhoogd van 55 mijl per uur naar 65 mijl per uur, wat heeft geleid tot een stijging van het aantal dodelijke slachtoffers met 19 tot 34 procent. Uit de Belgische Veiligheidsmonitor van 2006 komt onaangepaste snelheid in het verkeer als het belangrijkste veiligheidsprobleem naar voren.

Daags na publicatie van de laatste verkeersveiligheidsbarometer hebben een aantal verkeersdeskundigen gepleit voor een samenhangend snelheidsbeleid in combinatie met doortastende handavingsmaatregelen zoals de plaatsing van onbemande camera's. Uit het antwoord dat u hebt gegeven op de actuele vraag van de heer Daems van enkele weken geleden en uit uw beleidsbrief blijkt dat u werk maakt van de plaatsing van digitale camera's. Die zullen worden geplaatst aan de Kennedytunnel en op het viaduct van Gentbrugge in het kader van een proefproject. Verder hebt u ook gezegd werk te zullen maken van een dynamisch verkeersbeheer waarbij de maximumsnelheid aangepast wordt aan de omstandigheden. Dit gebeurt via signalisatieportieken zoals die op de R1 en op de E40 in de omgeving van Gent al te vinden zijn. Dat zijn goede maatregelen, maar de basis voor een snelheidsbeleid bestaat nog steeds uit de algemene snelheidsstandaarden waarbij een evenwicht moet worden gevonden tussen veiligheid en doorstroming.

In Nederland en Zweden stelt men het homogeniteitsprincipe voorop: waar grote massaverschillen van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, moeten de snelheden zo laag zijn dat een ongeval met de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zonder dodelijke gevolgen kan aflopen. Bij hoge snelheden moeten verschillende voertuiggebruikers gescheiden worden. Kan dit niet, dan moet de maximumsnelheid verder worden beperkt. Dat is ook gebeurd op de Franse autosnelwegen, waardoor het aantal dodelijke slachtoffers er vrij spectaculair is gedaald tijdens de laatste vijf jaar. Er werden digitale camera's geplaatst en de maximumsnelheid op de verkeerswisselaars werd verlaagd. U kunt dat vaststellen als u naar het zuiden rijdt in de omgeving van Metz en Dijon, waar geen 130 kilometer per uur meer mag worden gereden maar 110 kilometer per uur.

In het laatste nummer van de Verkeersspecialist pleiten in een artikel met als titel 'Killing speed, saving lives' de verkeersspecialisten Johan De Mol en Sven Vlasenroot ervoor om ook in Vlaanderen werk te maken van bijkomende snelheidsstandaarden voor specifieke

situaties. Ze wijzen erop dat in ons land nogal slordig wordt omgesprongen met snelheidsbeperkingen en geven een goed voorbeeld van het viaduct van Gentbrugge, waar de snelheid is verlaagd tot 90 km per uur. Dat is gebeurd als gevolg van de overlast die werd veroorzaakt voor de buurtbewoners. Het is echter een beetje vreemd dat men komende vanuit Antwerpen op het viaduct maar 90 kilometer per uur mag rijden, terwijl een beetje verder op de verkeerswisselaar, waar men vier richtingen kan uitrijden, die beperking wordt opgeheven en er opnieuw 120 kilometer per uur mag worden gereden. De mix van vrachtwagens en personenwagens die tegen verschillende snelheden van rijvak veranderen, leidt tot bijzonder onveilige situaties, aldus specialisten.

Er zijn nog andere voorbeelden van dergelijke situaties. Wie op de E40 rijdt komende van Leuven en naar de ring rond Brussel moet, heeft een vrij trage snelheid omdat er een scherpe bocht is. Zo komt men op de ring waar 120 kilometer per uur mag worden gereden door personenwagens en 90 kilometer per uur door vrachtwagens. Daarbij komt nog het verkeer dat moet uitwijken naar rechts om de afrit naar de luchthaven van Zaventem te nemen. Dat is een gevaarlijke situatie.

Ik vraag me trouwens af waarom er verschillende snelheidsregimes gelden op de Brusselse en Antwerpse ring. Beide kennen veel op- en afritten. Op de Antwerpse ring is de maximumsnelheid 100 kilometer per uur en op de Brusselse 120. Dat is een vreemde zaak.

Het is uiteraard geen toeval dat de zware ongevallen op de Vlaamse autosnelwegen sterk geconcentreerd zijn op de verkeerswisselaars. Uit cijfers die u me gaf in antwoord op een schriftelijke vraag blijkt dat tot 20 procent van het aantal zwaargewonden en doden op onze autosnelwegen valt. Er valt iets te zeggen voor het pleidooi van de heren De Mol en Vlassenroot om na te denken over een permanente verlaging van de maximumsnelheid op de verkeerswisselaars en hun toeleidende wegen. Ik heb de oefening gemaakt. Er is 1800 kilometer autosnelweg in Vlaanderen. Wanneer de snelheid wordt verlaagd op alle verkeerswisselaars en op vijf kilometer van de toeleidende wegen, dan kom ik op 300 kilometer waar een lagere maximumsnelheid zou gelden. Dat is een stuk minder dan bijvoorbeeld het aantal kilometers waarop de smogmaatregel van toepassing was, meer bepaald 465 kilometer.

Mijnheer de minister, bent u het eens met de stelling dat de maximumsnelheid op verkeerswisselaars en toeleidende wegen permanent verlaagd moet worden en hoe reageert u op de kritiek van de hoger geciteerde verkeersspecialisten met betrekking tot het slordig omgesprongen met snelheidsbeperkingen? Op basis van welke criteria zijn er verschillende snelheidsregimes op de Brusselse en Antwerpse ring? Wanneer zal het proefproject met de digitale onbemande snelheidscamera's wor-

den geëvalueerd? Op welke andere plaatsen langs autosnelwegen denkt men deze techniek toe te passen bij een positieve evaluatie?

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

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wens me aan te sluiten bij deze vraag omdat het om een terechte bezorgdheid gaat. De hele discussie over de snelheid op autosnelwegen roept de vraag op naar de precieze oorzaken van ongevallen. Snelheid is er daar een van. Ik heb in het verleden minister Van Brempt ondervraagd over het aantal ongevallen, de oorzaken en hoe die gerelateerd zijn. Het antwoord dat ik daarop heb gekregen, was een beetje bedroevend omdat er weinig metingen zijn gebeurd. Men kan niet zeggen welke ongevallen er gerelateerd zijn aan welke oorzaken. De onderliggende vraag is dan ook in functie waarvan een snelheidsmanagement kan of moet worden ingevoerd. Veiligheid is uiteraard een dominante factor. Waar raken veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid elkaar? Waar kan er een evenwicht worden gevonden? Het debat mag niet worden verengd tot snelheid, ondanks het feit dat dit heel belangrijk is. De opmerkingen en voorbeelden van de heer Vandenbroucke zijn terecht en ik treed ze bij. Anderzijds doe ik een oproep om dringend werk te maken van een goed gestructureerde verkeersongevallenanalyse, want meten is weten. Het is bedroevend dat we ons moeten baseren op cijfers van 1999, 2000 en 2001. Willen we een oplossing geven aan het aantal ongevallen, dan moeten we snel kunnen beschikken over een betrouwbare en gestructureerde ongevallenanalyse.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, is er binnen de administratie een visienota over snelheid en andere aspecten? In Antwerpen doet men aan snelheidsmanagement en dat vind ik goed. Op de ring van Brussel gebeurt er niets, behalve op het viaduct van Vilvoorde. Het is trouwens levensgevaarlijk om daar 90 kilometer per uur te rijden want de kans bestaat dat je langs achter wordt aangereden. Bestaat dergelijke visienota over snelheidsregimes op autosnelwegen? Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft wat dat betreft al een aantal onderzoeken gedaan. Daar ligt een goede basis om binnen de administratie omtrent dit onderwerp een visie te ontwikkelen.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, we gaan er momenteel van uit dat de maximumsnelheid op een bepaalde plaats op ons hoofdwegennet steeds aangepast moet zijn aan de specifieke omstandigheden die er heersen. Dat is trouwens ook terug te vinden in de verkeerswetgeving.

Het is hier al verschillende malen aan bod gekomen dat ik terecht heel erg de kaart trek van dynamische signalisatie. De volgende 3 jaar trek ik 18 miljoen euro uit om in de omgeving van Gent en op andere plaatsen dergelijke dynamische signalisatie mogelijk te maken.

Mijnheer Peeters, u hebt gelijk dat in een dynamisch snelheidsbeleid verkeersveiligheid prioritair is, maar dat er ook andere factoren zijn. U hebt de doorstroming en de bereikbaarheid aangehaald. Mijnheer Vandenbroucke, u weet dat het milieu en geluidsoverlast nog andere aspecten zijn. Ik verwijs naar de resolutie met betrekking tot het viaduct van Gentbrugge. We moeten de snelheid op de juiste plaatsen en op het juiste moment managen. Dat is de uitdaging waarvoor we staan. Mijnheer Peumans, het kan zinvol zijn om deze uitgangspositie in een nota te verwerken om er dan verder van gedachten over te wisselen.

Het permanent verlagen van de snelheid op verkeerswisselaars wordt vandaag al uitgevoerd. U verwijst naar Frankrijk waar de snelheid op bepaalde plaatsen is verlaagd tot 110 kilometer per uur. Ik verwijs naar de ring rond Antwerpen waar we nog onder die maximumsnelheid zitten. Brussel is een specifiek geval.

Ik herhaal dat dynamische signalisatie erg belangrijk is. We zullen verder gaan op de ingeslagen weg en die investeringen doen.

U hebt het over een verlaging van de snelheid op de autosnelweg in Gentbrugge en in aanloop naar de verkeerswisselaar met de E40. U zegt dat daar een probleem rijst. Tenzij mijn informatie onvolledig is, is het zo dat die locatie niet bekend staat als onveilig. Men mag de twee opeenvolgende snelheidsbeperkingen op het viaduct en naar de verkeerswisselaar niet met elkaar verwarren. De beperking op het viaduct is er gekomen omwille van de leefbaarheid voor de omgeving. De verlaging van de snelheid naar de verkeerswisselaar met de E40 werd ingevoerd voor de verkeersveiligheid en omwille van de vele weefbewegingen. Voor het stuk tussen beide beperkingen werden mij eerder nog geen problemen gesignaleerd. Mochten die er wel zijn, dan wil ik daar graag kennis van nemen.

U verwijst naar de kritiek van de verkeersspecialisten die zeggen dat er slordig wordt omgesprongen met snelheidsbeperkingen. Ik wil daar enig voorbehoud bij maken, maar specialisten mogen uiteraard zeggen wat ze willen.

**De heer Johan Sauwens:** Er wordt soms slordig omgesprongen met de term specialist.

**Minister Kris Peeters:** Ik durf dat niet zeggen, maar u mag dat wel. Ik denk dat we toch voorzichtig moeten zijn met 'slordig omspringen'. Er wordt zeer nauwlettend mee omgesprongen. Slordig omspringen met de

verkeersveiligheid heeft te maken met mensenlevens. Men moet daar zeer voorzichtig mee omspringen, en steeds in afspraak en in samenspraak met bijvoorbeeld de federale politie maatregelen doorvoeren. Ik wil onderstrepen dat slordigheid niet kan en niet mag wat mij betreft. Daar waar die er wel zou zijn, moeten we zeker ingrijpen.

U had een vraag over de verschillende snelheidsregimes op de Antwerpse en Brusselse ring. Verkeersveiligheid ligt aan de basis van de huidige, permanente snelheidsbeperkingen op de Antwerpse en de Brusselse ring. Elementen hierbij zijn onder meer de opeenvolging van drukke knooppunten, opritten en afritten, geometrische kenmerken van de weg, alsook de belangrijke gevolgen indien een voertuig op een hoog viaduct doorheen de veiligheidsafscherming zou rijden. Ook dat volgt de federale politie van zeer nabij op.

We hebben ook stappen vooruit gezet wat de digitale onbemande snelheidscamera's betreft. Het is hemeltergend welke procedures we allemaal moeten doorlopen en overleven om zo'n digitale camera überhaupt te laten functioneren. Door de federale overheid zijn er een aantal beslissingen genomen, godzijdank. Nu zijn de testprogramma's afgewerkt. Vrijdag laatstleden was er een overleg met de FOD Economie over de homologatie van de toestellen. Parallel lopen ook de testen op onze eigen testsite vanaf eind volgende week. Indien alles verder goed verloopt met de testen, zullen de camera's tegen het einde van de maand mei worden geïnstalleerd. Ook hier hebben we hard gewerkt. Ik had het liever nog sneller gehad, maar we moeten alle procedures doorlopen.

Mijnheer Peeters, wat betreft de verkeersongevallenanalyse, treed ik u bij. Als we een goed beleid moeten voeren, moeten we dat op basis van facts and figures doen. Als die facts and figures van jaren geleden zijn, waar zijn we dan mee bezig? Het is ook een zorg van de minister van Mobiliteit en anderen. Ik hoop zo snel mogelijk zeer accurate cijfers te hebben die goed zijn verwerkt. We hebben nu twee nieuwe steunpunten, waaronder het steunpunt Goederenstroom.

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

**De heer Jan Peumans:** Ik stel vast dat er op het terrein niets verandert. Alleen federaal minister Landuyt geeft elke maand een veiligheidsbarometer uit op basis van cijfers van heb ik u daar. Op dat vlak is er na drie jaar niets veranderd.

**Minister Kris Peeters:** We zijn nog maar goed tweeënhalft jaar bezig. U hebt gelijk: dat is een pijnpunt dat u terecht aanhaalt en dat we moeten oplossen. Hoe sneller we dat doen, hoe minder u die vraag nog moet herhalen. Ik kan spijtig genoeg niet alles in één keer

oplossen. Ik kan u verzekeren dat de nodige signalen worden gegeven en druk wordt uitgeoefend om de richting uit te gaan die in deze commissie al een paar keer gevraagd is.

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Ik dank de minister voor zijn antwoord. Zijn basisinstelling is dat de maximumsnelheid aangepast moet zijn aan de specifieke omstandigheden. Van daaruit blijft hij zijn beleid verdedigen om meer werk te maken van een dynamisch verkeersmanagement. Ik sta daar achter.

Volgens mij is de situatie van vele verkeerswisselaars in het algemeen specifiek genoeg en daarbij ook permanent genoeg om bijvoorbeeld op de Brusselse ring, naar analogie met de Antwerpse ring, de maximumsnelheid te verlagen. Kijk gewoon naar de cijfers. Ik weet dat het cijfers zijn van enkele jaren geleden, maar ik meen toch dat er een tendens valt uit op te maken. Op de Brusselse ring vallen 10 tot 20 percent meer doden en gewonden dan op de Antwerpse ring. Als het aantal doden en gewonden een van de criteria is op basis waarvan men de maximumsnelheid implementeert, begrijp ik echt niet, ook niet gezien de organisatie van het verkeer op de Brusselse ring, waar doorgaand en lokaal verkeer veel minder gescheiden zijn dan op de Antwerpse ring, dat men toch een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur blijft handhaven in vergelijking met 100 op de Antwerpse ring. Daar heb ik geen duidelijk antwoord op gekregen. Ik pleit ervoor dat er minstens op die plaats bij wijze van spreken morgen al borden worden geplaatst dat er maar 100 mag worden gereden.

Mijnheer de minister, u zegt dat het woord slordigheid wat kort door de bocht is. Ik denk van niet. U geeft zelf het voorbeeld van het viaduct van Gentbrugge en de verkeerswisselaar iets verder aan de E17 en de E40. U zegt zelf dat op het viaduct 90 mag worden gereden, wat verder opnieuw 120 en vervolgens is er op een aantal plaatsen op de verkeerswisselaar opnieuw een verlaging van de maximumsnelheid. Dat betekent dat op een afstand van minder dan 10 kilometer, drie verschillende snelheidsregimes gelden. Dat is een voorbeeld van een zekere slordigheid.

Waarom niet eenvormig komen tot eenzelfde maximumsnelheid van 90 kilometer over heel die verkeerswisselaar en de nabije omgeving? Doe dat ook op de Antwerpse ring, op de Brusselse ring of op het klaverblad van Lummen. Wie naar het klaverblad van Lummen rijdt, kan aan 120 kilometer rijden, neemt dan de afslag en wordt dan plots geconfronteerd met stilstaand verkeer op de invoegstroken. Waarom niet bijvoorbeeld 4 tot 5 kilometer voor het klaverblad de snelheid verlagen? Dat geeft ook een signaal aan de weggebruiker dat hij een gevaarlijk punt nadert. Precies dat heeft men in Frank-

rijk gedaan, namelijk overal eenvormig de snelheid verlagen. Snelheid moet niet alleen gebaseerd zijn op het aantal doden en gewonden maar ook eenvormigheid is een belangrijk element, waarbij ik veeleer geneigd ben om de specialisten gelijk te geven.

**Minister Kris Peeters:** Ik heb samen met mijn Brusselse collega minister Smet een studie besteld, die nu afgerond is, over dynamische signalisatie op de Brusselse ring. We hebben niet gewacht op uw vraag om die stap te zetten. Het zal natuurlijk wat geld kosten om die dynamische signalisatie te realiseren. De snelheid wordt steeds in afspraak met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de politie bepaald.

U verwijst naar de verschillende snelheidsregimes op een afstand van 10 kilometer. Ik ben niet de minister die weet dat op een bepaalde plaats de snelheid te hoog of te laag is. Ik laat me adviseren. De federale politie en de administratie hebben een heel belangrijke taak. Ik zal uw twee voorbeelden meenemen, maar ik ga ervan uit dat absoluut alles wordt gedaan om geen zotternijen of slordigheden te laten bestaan die mensenlevens in gevaar kunnen brengen. Ik denk dat we met veel kennis en door de zaken goed te bekijken, die snelheden moeten aanpakken. De dynamische signalisatie moeten we verder uitbouwen en zullen we ook verder uitbouwen op de Brusselse ring.

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

---

#### **Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de werken aan de N74 in Limburg**

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

**De heer Johan Sauwens:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit dossier is al regelmatig in de commissie aan bod gekomen. Aanleiding voor mijn vraag om uitleg vandaag is een artikel in De Standaard met een mededeling van uw medewerker Lode Ceysens dat de megarotonde ter hoogte van Molenheide er niet zou komen. Hij zegt dat er een MER is besteld voor het hele traject dat uitsluitel moet geven over welke oplossing de beste is: een ondertunneling van de E314 tot Molenheide of een omleidingsweg.

Een aantal mensen in de commissie, waaronder ikzelf, kennen het dossier omdat wij dat sinds de jaren zeventig opvolgen. In alle partijen en over alle grenzen heen, zijn er altijd enerzijds voorstanders geweest van het verbeteren van het bestaande tracé en anderzijds voorstanders van nieuwe tracés. Dat is een evolutie in heel

Vlaanderen bij de opmaak van nieuwe wegenplannen in de jaren zeventig en tachtig. Uiteindelijk is men gekomen tot een maximaal optimaliseren van de bestaande infrastructuur.

We moeten u aangeven, en daarom blijven we uw beleid steunen, dat er na tien jaar stilstand iets gebeurt. De opeenvolgende socialistische ministers Baldewijns, Stevaert en Bossuyt, hebben gedurende tien jaar wat betreft grote infrastructuurwerken in de provincie, geen stap gezet. Ze wilden niet geassocieerd worden met grote betonwerken. De situatie wordt nu prangend. U hebt zelf het noordelijke gedeelte van de N74 op tweemaal twee rijvakken gebracht. U hebt een aantal maatregelen genomen en stappen gezet. U hebt een lijn uitgezet naar een definitieve oplossing op korte en op half lange termijn voor de noord-zuidverbinding in Limburg, namelijk de N74.

U hebt bij de bespreking van de beleidsbrief verwezen naar het feit dat er een nieuw gemeentebestuur komt in Houthalen-Helchteren en een nieuwe bestendige deputatie. Voor u is het erg belangrijk dat er een voldoende draagvlak is voor de oplossingen die worden voorgelegd.

Mijn vraag is heel simpel. Er staan duizenden Limburgers en ook anderen dagelijks in de file. Het is immers een belangrijke verkeersas tussen Hasselt en Eindhoven. Het wegwerken van de flessenhals is een absolute prioriteit. Er is de problematiek van de rotonde in Molenheide, de tunnel in Helchteren, de aansluiting met de autosnelweg. Wat me enigszins verontrust, is dat door een mededeling in De Standaard men de discussie opnieuw heeft geopend over een omleiding dan wel het realiseren van een tunnelconcept in een of andere zin, zoals u destijds hebt meegedeeld.

Mijnheer de minister, wat is de huidige stand van zaken? Welke werken zijn er concreet gepland en op welke termijn? Zijn de resultaten van het MER al bekend en wat zijn de hoofdlijnen daarvan? Welke zijn de communicatielijnen met de gemeentebesturen langs de N74. In welke mate wordt rekening gehouden met hun opmerkingen? Wat is er tot nu toe al onderzocht en betaald aan studieopdrachten?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer Sauwens, we werken hard voort aan de missing links die we bij de start van deze legislatuur hebben aangekondigd. Het is niet evident te zeggen dat we iets zullen aanpakken en ook deze legislatuur opstarten. We doen er alles voor om onze engagementen om te zetten in de praktijk. Wat betreft de N74, is er een discussie over een omleiding of geen omleiding. Ik heb voorgesteld om een plan-MER uit te werken en daarin

zullen alle alternatieven aan bod komen. We zullen de juiste beslissingen nemen als het MER is afgerond.

Iedereen weet dat wanneer het MER alle variabelen, mogelijkheden en tracés bekijkt, de omleidingsweg milieutechnisch waarschijnlijk niet hoog zal aangeschreven zijn. Dat zal echter het MER uitmaken. Dat signaal hebben we voor de gemeenteraadsverkiezingen gegeven aan het gemeentebestuur en het college van burgemeester en schepenen van Houthalen-Helchteren, namelijk dat we ons ertoe engageren om uit te voeren wat het MER weerhoudt.

Ik kom tot de stand van zaken. De voorbije maanden is er in het dossier hard gewerkt. Er is een studieopdracht uitgewerkt voor de plan-MER en voor de realisatie via de alternatieve financiering. De studie werd Europees gepubliceerd eind 2006 en aanbesteed op 8 februari 2007. Na nazicht van de offertes werd een gunningsverslag opgemaakt dat eind deze week wordt voorgelegd aan de raad van bestuur van Via-Invest. Die studieopdracht omvat zes verschillende onderdelen: plan-MER, ontwerp- en aanbestedingsdossier fase 1, opmaak GRUP fase 2, opmaak project-MER fase 2, opmaak ruimtelijk veiligheidsrapport en veiligheidsstudie, opmaak referentie-ontwerp fase 2.

In de plan-MER zal het omleidingsscenario worden afgewogen ten opzichte van het voorstel met tunnels onder de Grote Baan. Dat is mijn voorstel, daar ga ik dus voor, maar in het MER worden ook andere alternatieven opgenomen.

De studieopdracht zal zo snel mogelijk verder worden uitgewerkt. Op dit ogenblik onderzoekt de administratie de mogelijkheid om met beperkte ingrepen, deze eerste realisatie zo efficiënt mogelijk te maken, zonder een voorafname te doen op de resultaten van de plan-MER. Ik ben daar onlangs nog geweest en het is hemeltergend hoelang men daar moet aanschuiven. Ik ga ervan uit dat we het hele project nog binnen deze legislatuur kunnen honoreren. Ik wil nu echter al nagaan welke tussentijdse oplossingen ervoor kunnen zorgen dat de dagelijkse files worden aangepakt. Ik ben een beetje voorzichtig met de communicatie want ik wil absoluut zeker zijn dat ik die voorlopige maatregelen kan doorvoeren. Niets is zo dodelijk voor een project als een vroegtijdige of onnauwkeurige communicatie. Ik hoop daar binnenkort meer duidelijkheid over te kunnen geven.

We zitten op schema. De plan-MER heeft wel iets meer tijd gekost omdat er een integrale aanpak was vooropgesteld.

Wat de resultaten van het MER betreft, heb ik al enige toelichting gegeven. De missing links zijn opgenomen in Via-Invest. De plan-MER zal binnen Via-Invest

worden uitgewerkt en zal een jaar in beslag nemen. Intussen neem ik tussentijdse maatregelen om de doorstroming maximaal te realiseren.

Wat de communicatie met de betrokken partijen betreft, meer bepaald de gemeentebesturen, de handelaars en de bewoners, is er voor het project van de noord-zuidverbinding in Limburg een communicatiebureau ingeschakeld. De betrokken overheden worden op alle stuurgroepen uitgenodigd. Binnen het minderhinderforum wordt tevens de stand van zaken besproken met de verschillende werkgeversorganisaties.

Van de verschillende deelnemers wordt tijdens de vergaderingen verwacht dat zij een duidelijk mandaat hebben om aan de vergaderingen deel te nemen. Zo is de houding van het nieuwe gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren niet steeds even duidelijk, wat een verder verloop van het project kan bemoeilijken. Daarbij druk ik me zo voorzichtig mogelijk uit, ik heb begrepen dat dat van een minister wordt verwacht. Vandaar het belang dat ik hecht aan het maatschappelijk draagvlak. Dit dossier betreft een van de zwaarste budgettaire missing links die we tijdens deze legislatuur zullen uitvoeren. Ik ga ervan uit dat we daartoe de nodige stappen kunnen zetten en dat iedereen die met kennis van zaken over dit dossier kan oordelen, daartoe een bijdrage levert.

Binnen de bijkomende procedures – MER, GRUP en stedenbouwkundige aanvraag – zijn er garanties over de inspraak die juridisch zijn verankerd.

Tot op vandaag is er aan studies en onderzoeken voor het hele traject van de noord-zuidverbinding in Limburg 762.973 euro besteed.

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

**De heer Johan Sauwens:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is duidelijk dat het MER nog een jaar zal duren en dat er dit jaar en vermoedelijk ook volgend jaar nog niet echt zal worden gewerkt. Ik heb begrepen dat u een aantal kleinere maatregelen treft om de doorstroming en de verkeersafwikkeling te verbeteren. We moeten niet wachten tot binnen 5 of 6 jaar in het centrum van Houthalen zelf zal worden ingegrepen.

U zegt dat u dit tijdens deze legislatuur wilt realiseren.

**Minister Kris Peeters:** Tijdens deze legislatuur willen we starten met de werken. Het is de bedoeling om alle dossiers inzake de missing links op te starten zodat zij onomkeerbaar zijn.

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de minister, ik heb met veel belangstelling naar uw antwoord geluisterd. U keek

daarntoe in mijn richting toen u zei dat u voor een integrale aanpak bent van het dossier van de Limburgse noord-zuidverbinding. Ik heb u een jaar geleden een vraag gesteld over de aanpak van een andere missing link, met name de noord-zuid doorheen de Kempen. Toen hebt u de boot enigszins afgehouden inzake uw bereidheid om een plan-MER op te stellen voor deze noord-zuidafwikkeling.

Ik heb het dan niet zozeer over de grootste twistappel in heel die noord-zuidverbinding, meer bepaald de parallelweg tussen Kasterlee en Geel. Ik heb het eigenlijk over een integrale visie op het verkeer dat van het noorden van de provincie Antwerpen en de Kempen naar het zuiden en verderop naar Leuven en Brussel gaat. Ik zou het nog altijd een heel goede zaak vinden om een integrale visie te ontwikkelen op deze verkeersafwikkeling die een heel belangrijke stroom is die zich soms vastrijdt op de A12 in Aarschot of op de E313 in Geel. Misschien hebt u intussen, door het voortschrijdend inzicht, uw mening veranderd of verduidelijkt en bent u bereid om ook hiervoor een plan-MER te maken.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, hebt u ook rekening gehouden met het systeem van een stadsautosnelweg? Het centrum van Houthalen is zich aan het verplaatsen, en Willy Miermans, hoogleraar aan de afdeling Verkeerskunde van de Universiteit Hasselt, stelt dan ook voor deze weg dwars door Houthalen-Helchteren te trekken. Peter Timmermans, schepen van Mobiliteit, blijft echter ijveren voor de omleidingsweg. U kunt de beslissing laten afhangen van de plan-MER die een aantal alternatieven zal onderzoeken en vervolgens een afweging maken. Destijds is door een van uw voorgangers een MER opgesteld over die omleiding. Daaruit blijkt dat die omleiding is uitgesloten. Ik sta achter uw standpunt dat er een stadsautosnelweg komt – Maastricht is daarvan een mooi voorbeeld – of een tunnel.

Blijft de streefdatum van kracht om het eerste deel van de flessenhals op te lossen? Op 1 januari 2007 was ik in Houthalen. Ik was vol verlangen om u daar met een spade aan te treffen. Wordt er gestart in de loop van 2007 of op 1 januari 2008? Het zou goed zijn om een duidelijk signaal te geven aan de Limburgse bevolking. Het risico is immers reëel dat u nu iets opstart en dat een volgende minister daar een volledig ander standpunt over heeft. De rechtszekerheid is in dit dossier ver te zoeken.

**Minister Kris Peeters:** Wat de noord-zuidverbinding in Houthalen-Helchteren betreft, hebben al heel wat onderzoeken plaatsgevonden. Dat geldt ook voor de noord-zuidverbinding in de Kempen waarvoor in het verleden een MER is opgemaakt.

Deze dossiers moeten met de nodige moed en volharding worden aangepakt. Het is mijn bedoeling om in beide dossiers vooruitgang te boeken.

Mijnheer Peumans, wat het voorstel van die wijze professor betreft, heb ik begrepen dat daar heel wat meer onteigeningen voor nodig zijn dan in ons voorstel. Bovendien is het zo dat ik ervan uitga dat de voorlopige maatregelen in de loop van dit jaar zullen worden genomen. Eind 2007 of begin 2008, wanneer het MER klaar is, moeten ter zake concrete stappen worden gezet. We hebben wat vertraging opgelopen door de integrale benadering van de plan-MER maar ik hoop die vertraging te kunnen inlopen zodra het MER is opgestart. Ik had u op 1 januari 2007 graag met mijn spade verwelkomd.

Ik deel uw bezorgdheid dat mensen een, twee, drie of zelfs vier keer kunnen worden overtuigd dat er iets komt. Op een bepaald moment echter staat de geloofwaardigheid van de minister en zelfs van heel de politiek op het spel. Dan geloven de burgers hen niet meer. De Limburgers hebben vertrouwen in het beleid, en ik heb dan ook de bedoeling om mijn beloftes na te komen. Ik heb begrepen dat ook andere collega's mij daarin bijtreden.

Mijnheer Daems, wanneer u meer informatie wenst over de noord-zuidverbinding in de Kempen, stel ik voor dat u daar een vraag om uitleg over stelt. Ik zal daar dan met de nodige kennis van zaken op antwoorden.

**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 evaluatie van de snelheidsbeperking met het oog op de reductie van fijn stof**

**Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nood aan extra maatregelen om de uitstoot van fijn stof door het wegverkeer terug te dringen**

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, tijdens de bespreking in plenaire vergadering was u een beetje gepikeerd. Ik was daar een paar dagen niet goed van, maar ik ben er intussen over. Ik kan dit best oplossen door u daar een vraag om uitleg over te stellen.

Het is de bedoeling om te leren uit ervaringen. De communicatie verliep niet echt vlot. Ik heb u twee voorbeelden gegeven. Zo moest de heer Caestecker zelf naar

West-Vlaanderen bellen om de zonechefs te vragen om die borden te gaan plaatsen. U hebt toen 's avonds in TerZake een uitspraak gedaan over rekeningrijden in Benelux-verband.

Als dan de film verder wordt afgedraaid, worden dingen duidelijk. Mijnheer de minister, u was toen in discussie met Jan Turf van de Bond Beter Leefmilieu. Ik vond dat u er een beetje ongemakkelijk bij zat, dus ik dacht dat er iets was. Wat dat was, bleek uit het interview dat de heer Caestecker gaf tijdens het avondnieuws van zeven uur, waarin hij ruiterlijk toegaf dat wel fouten waren gemaakt, en hij is uiteindelijk toch verantwoordelijk. Ik viseer de heer Caestecker helemaal niet, want ik zeg alleen maar wat hij 's avonds op het radionieuws heeft gezegd.

Mijnheer de minister, hebt u meer zicht op de fouten die gemaakt zijn? U hebt gezegd dat u de procedure zou evalueren. Welke elementen zult u specifiek evalueren? Zult u ook de werking van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu, die instaat voor het aanleveren van informatie, evalueren?

Zult u het hele concept van de snelheidsbeperking evalueren in functie van het beoogde doel, de reductie van fijn stof? Achteraf zijn een aantal artikels verschenen, onder andere van mevrouw Griet De Ceuster, de charmante directeur van Transport & Mobility Leuven, die in een krantenreactie zei dat het effect niet bijster groot was. In de richting van Brussel stond die dag vanuit Luik een file vanaf zeven uur 's morgens en bovendien was er ook een gezellige betoging van de autocaruitbaters. Ik heb gezien dat sommigen met zeer oude bussen reden, dus ik denk dat die de smog nog hebben verhoogd.

Op welke manier is het effect uiteindelijk onderzocht? Welke lessen trekt men daaruit voor de toekomst, zodat men er op een efficiëntere en meer communicatieve manier kan op inspelen?

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de minister, ook u schrijft soms geschiedenis in Vlaanderen. Ik denk dat uw beslissing om, weliswaar tijdelijk en lokaal, snelheidsbeperkingen door te voeren, een belangrijk gegeven is. Het is goed dat de overheid en de politiek gebruik maken van de gevoeligheid van mensen om moeilijke milieumaatregelen te nemen zoals de snelheidsbeperkingen en – maar dat is een ander dossier – de heffing op CO<sub>2</sub>- en NO<sub>x</sub>-uitstoot.

Mijnheer de minister, als ik terugkijk naar de voorbije weken, niet alleen naar uw beleid, maar ook naar wat in Leuven werd beslist door de federale regering, zeg ik dat de olifant een muis heeft gebaard. Wie er het



best uit is gekomen, is minister van Financiën Reynders. Hij is erin geslaagd, op een geniale manier, om een aantal maatregelen uit te kleden en te herleiden tot zeer kleine flutmaatregelen. Idem voor de met veel poeha verkochte maatregel om een verbod in te voeren op het doorverkopen van een dieselwagen, waar vanaf 2008 verplicht een dieselroetfilter op moet zitten. In feite is het een maatregel die op Europees vlak sowieso verplicht wordt binnen een jaar, maar het geldt, als ik de programmawet goed begrijp, enkel voor auto's met een uitstoot van 130 gram CO<sub>2</sub> per kilometer.

Het gebeurt niet elke dag dat Febiac en Groen! dezelfde reactie uitsturen over maatregelen die zijn genomen. Samengevat komt het erop neer dat het verouderde en meest vervuilende deel van ons autopark buiten schot blijft. Febiac wijst dan zowel naar de federale als de Vlaamse overheid. In de eerste plaats gaat het over de vracht- en dieselwagens die vandaag zonder roetfilter op onze wegen rondrijden en mogelijk later een tweede leven krijgen in het Oostblok of in derdewereldlanden. Het is een gemiste kans om tot een meer structurele en groenere autofiscaliteit te komen, zeggen zowel Febiac als Groen!.

Mijnheer de minister, ik wil dan de overstap maken naar uw bevoegdheden. Ik wil opnieuw vragen om een tandje bij te steken voor wat betreft het beleid inzake verkeer en fijn stof.

Mijnheer de minister, u hebt een subsidie ingevoerd voor een roetfilter op vrachtwagens, maar tot nu toe – en u mag me tegenspreken als de cijfers rooskleuriger zijn – is dat geen groot succes. De vorige keer dat u daarover werd ondervraagd, waren nog maar 600 aanvragen binnengekomen, op 100.000 ingeschreven vrachtwagens. Ik hoop dat het intussen is verbeterd en ben dus benieuwd naar uw antwoord.

Voor personenwagens is er ook een premie van kracht, maar voor nieuwe diesels. Dat is een federale maatregel, en ook De Lijn is bezig, weliswaar mondjesmaat als ik het vergelijk met de MIVB in Brussel. De Lijn heeft 700 van de 2200 bussen, dat is een derde, uitgerust met een dieselroetfilter, terwijl dat voor de MIVB al voor 80 procent van het wagenpark het geval is.

Mijnheer de minister, we stellen nogmaals voor, zeker met de zomer in het vooruitzicht, om uw beleid te focussen op het oude wagenpark, dat ook de komende tien tot vijftien jaar een belangrijke factor zal zijn voor de uitstoot van fijn stof en CO<sub>2</sub>. We stellen voor dat er een premie komt voor de aankoop van wagens met roetfilters of voor de installatie van een dieselroetfilter op bestaande dieselwagens. Dat is trouwens een maatregel die in Nederland en Duitsland al bestaat. De premie loopt in Nederland zelfs op tot 600 euro, wat ongeveer

overeenkomt met de kost van de installatie van een dieselroetfilter.

Onlangs zei het bedrijf Bosal, dat ook een belangrijke tak heeft in ons land, dat het een unieke roetfilter op de markt zet, die eenvoudig op diesels is te installeren en bovendien een combinatie is van een katalysator en een roetfilter. Blijkbaar zouden ook een aantal problemen met retrofitfilters opgelost worden door deze nieuwe roetfilter.

Mijnheer de minister, we vragen ook dat er een fiscale vrijstelling komt voor de installatie van roetfilters op vrachtwagens en dat, zoals meestal nuttig is, de overheid het goede voorbeeld geeft en alle wagens in overheidsdienst met een roetfilter uitrust.

Mijnheer de minister, hoe kijkt u terug op de tijdelijke maatregel inzake fijn stof van voor het paasreces? Heeft die zijn milieueffect al dan niet gesorteerd en komt er eventueel een vervolg?

Zou het niet beter zijn om, zoals in Nederland, rond een aantal centrumsteden een veralgemeende snelheidsverlaging in te voeren? Ik speel dan in op de vraag die de heer Vandenbroucke stelde vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

Het voornaamste punt is het oude wagenpark, dat sowieso de volgende vijftien jaar nog een belangrijke hypotheek zal leggen op de uitstoot. Wat denkt u van de maatregelen die ik heb geschetst: een premie voor dieselroetfilters, fiscale aftrek voor vrachtwagens en het goede voorbeeld geven bij de wagens in overheidsdienst?

De voorbije weken verscheen een bericht dat de retrofitfilters mogelijk kankerverwekkend zijn. Hebt u daar ondertussen uitsluitel over of werden studies of onderzoeken opgestart?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, collega's, in 2005 hebben we een actieplan fijn stof opge maakt. Toen werd daarover hier gediscussieerd en ik had niet de indruk dat men daar een probleem mee had, maar men zei wel dat ik er wat laat mee kwam.

Het actieplan werd hier toen besproken en ik heb dat ook uitgevoerd. Er werd een protocol afgesproken tussen de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu, de Vlaamse Milieumaatschappij, IVA Infrastructuur en het Verkeerscentrum Vlaanderen. Daarin is duidelijk opgenomen wanneer en op welke stroken de smog-snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur ingaat. Na overleg met experts hebben we ervoor geopteerd om de beperking niet overal in te voeren, maar daar waar

er een probleem was en de bewoning tot dicht tegen de autosnelweg komt.

Op een bepaald moment werd vastgesteld dat er een overconcentratie fijn stof was. Het is natuurlijk te betreuren dat we, voor de eerste keer dat het in Vlaanderen werd ingevoerd, direct werden geconfronteerd met de korte procedure. Dat wil zeggen dat de weersomstandigheden zo snel wijzigden, dat er eigenlijk maar een halve dag tijd was om erover te communiceren.

Mijnheer de voorzitter, collega's, ik denk dat het niet zou worden geapprecieerd als ik in die situatie zou zeggen dat het te snel gaat en vraag om de inwerkingtreding met een dag uit te stellen, omdat ik erover moet communiceren. We hebben op het kabinet in de loop van de namiddag het bericht gekregen dat er de volgende dag een probleem was en hebben maximaal geprobeerd om te communiceren wat er te communiceren was. Ik denk dat ook de media hun rol hebben gespeeld.

Mijnheer Peumans, ook na het beëindigen van de smogperiode hebben we iedereen rond de tafel geroepen en gevraagd wat we kunnen leren uit de afgelopen smogperiode. Ik denk niet – en dat werd daar nog eens bevestigd – dat fouten zijn gemaakt. Ook in het protocol was opgenomen dat men heel de voormiddag tijd had om de borden te draaien.

's Morgens meldde de radio dat iedereen op de Brusselse ring harder reed dan 90 kilometer per uur. Daardoor werd de indruk gewekt dat de maatregel volledig zou worden genegeerd. Ik vermoed dat de federale politie dat ook heeft gehoord en de handhaving wou realiseren, wat ook is gebeurd. In de media verscheen dan dat door onvoldoende communicatie in West-Vlaanderen nog een aantal borden moesten worden omgedraaid, maar op basis van het protocol heeft men tot de middag tijd om de borden om te draaien.

Ik heb liever dynamische borden dan het wat archaïsch ogende draaien van de borden, maar als iemand een betere oplossing heeft dan het draaien van de borden, in afwachting van de dynamische signalisatie, wil ik daar graag kennis van nemen, want op dit moment heb ik weinig andere voorstellen ontvangen.

Uit het overleg zijn een aantal belangrijke elementen gekomen. Er is de problematiek van de communicatie, met de vraag of bijkomende alternatieve communicatie georganiseerd kan worden. Ik denk dat radio en televisie meer dan hun best hebben gedaan om dat te communiceren, maar mogelijk is dat onvoldoende. Ik heb de werkgeversorganisaties ontvangen, om te vragen of het mogelijk is om in zo'n situatie, zeker in de korte procedure, het personeel dat aanwezig is in de onderneming te informeren dat er de volgende dag een smogperiode ingaat. Zij hebben zich geëngageerd om hun leden te

informeren met alle middelen die ze ter beschikking hebben. Ik heb ook contacten om na te gaan of we met sms-berichten kunnen werken. Ook dat wordt verder bekeken. Ik heb ook Touring en de VAB bij mij gehad en zij willen ook een bijdrage leveren.

Ik hoop dat we zo weinig mogelijk met een smogsnelheidsbeperking worden geconfronteerd. Maar als dat wel het geval is, hoop ik dat ik in een normale procedure zit, waarbij ik een hele dag tijd heb om te communiceren en de maatregelen de volgende dag kan laten ingaan. Dat is een dag extra, die ik nu niet had. Met de alternatieve bijkomende communicatie hopen we de tijdige communicatie te verzekeren.

Er werd gesproken over de signalisatie, met opmerkingen dat men het bord niet kon zien, omdat er een muur van vrachtwagens was. Daarop volgde de vraag waarom geen borden links van de weg worden gezet.

Ook werd gevraagd dat er bijkomende signalisatie- of informatieborden zouden worden aangebracht. Ook wat dat betreft, zijn de nodige contacten gelegd en opdrachten gegeven. We denken aan tekstkarren die werken op zonne- en zelfs windenergie. We bekijken hoe snel en hoeveel tekstkarren we kunnen huren als een smogperiode wordt afgekondigd. We bekijken waar die dan best worden geplaatst. We bekijken of we ook aan de grenzen bijkomende informatieborden over het smogalarm in Vlaanderen kunnen plaatsen. Waar we links borden kunnen zetten, zullen we dat ook doen. Er circuleren zelfs voorstellen over spandoeken, maar we moeten ons hoeden voor overdrive en negatieve elementen. Op een viaduct is een spandoek normaliter niet toegelaten. Misschien kan het bovenaan plaatsen van een tekstkar hetzelfde effect hebben. Ook ter zake zijn de nodige opdrachten gegeven.

Ook met de mensen van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) heb ik een gesprek gehad om te bekijken hoe het model heeft gereageerd en wat de afwijkingen waren. Er werd gezegd dat er een aantal bijkomende elementen zullen worden aangereikt. In de krant lezen we veel, maar als ik documenten krijg, ook verwijzend naar Nederland, waaruit blijkt dat een snelheidsverlaging tot 90 kilometer per uur positieve effecten heeft op de hoeveelheid fijn stof, dan wil ik dat de experts die ik bevrage ofwel dat bevestigen, ofwel me andere informatie geven. Ik ben niet deskundig genoeg wat dit probleem betreft. Dat wordt trouwens ook niet van me verwacht. Men heeft me nogmaals bevestigd dat die piek daarmee wordt aangepakt. Nogmaals, het is niet de bedoeling van die maatregel, die mee deel uitmaakte en uitmaakt van het actieplan Fijn Stof, om de algemene hoeveelheid fijn stof structureel te verlagen. Het is een piekmaatregel. Ik ga straks in op de structurele maatregelen ter zake. Als een bepaalde

grens wordt overschreden, dan moeten we maatregelen nemen. Europa legt ons dat ook op.

We moeten altijd wat voorzichtig zijn met pleidooien pro domo, maar we hebben felicitaties gekregen van de EU, die deze piekmaatregel als zeer positief beschouwt. Nadien heb ik vastgesteld dat de heer Di Rupo nu dezelfde piekmaatregel gaat doorvoeren in Wallonië. Ook Brussel gaat deze maatregel nemen. Dat is een heel positieve evolutie.

Mijnheer Peumans, wat die overtredingen betreft, blijf ik bij de stelling dat de eerste dag van een dergelijke nieuwe maatregel natuurlijk heel wat mensen hun gedrag niet hebben aangepast of dat bord van de 90 kilometer per uur niet hebben gezien, zodat de parketten en de rechtbanken dat met wat billijkheid moeten bekijken. Als we nog eens te maken hebben met een dergelijk smogprobleem, dan ga ik ervan uit dat dit vanaf het eerste uur zal worden nagevolgd, gezien de verbeterde en vervulde communicatie en signalisatie, zodat er minder overtredingen zullen moeten worden vastgesteld. Er worden dus verbeteringen aangebracht op die verscheidene punten.

Mijnheer Daems, u had het over de ruimere problematiek. Wat het effect van die ene maatregel betreft, heb ik documenten van IRCEL. Natuurlijk is op zo'n korte periode de impact op de luchtkwaliteit niet totaal, maar het is een maatregel die ervoor moet zorgen dat de piek zo snel mogelijk afneemt. Natuurlijk blijft dan nog het probleem van de structurele aanpak. U hebt ter zake een aantal voorstellen geformuleerd.

Ik ga in op mijn eigen maatregelen ter zake. Zo is er de installatie van roetfilters op vrachtwagens. Daarvoor hebben we sinds vorig jaar voorzien in een bedrag. U vraagt me of het klopt dat er slechts ongeveer 600 dossiers zijn ingediend. In totaal is er voor meer dan 9 miljoen euro aan subsidies uitgekeerd. Er zijn in totaal 582 dossiers ingediend voor een premie voor een Euro V-vrachtwagen met roetfilter of het naderhand inbouwen van roetfilters op Euro I-, Euro II- of Euro III-vrachtwagens, maar het is niet zo dat elk dossier overeenkomt met één vrachtwagen. Volgens mijn informatie gaat het over ongeveer 5500 vrachtwagens voor dat bedrag van 9 miljoen euro. Gezien het totale aantal vrachtwagens is dat nog geen groot aantal.

Met betrekking tot het eurovignet hebben we gegevens verzameld over het aantal Euro I-, Euro II- en Euro III-vrachtwagens. Ik heb die informatie nu niet bij, maar gelukkig maar leggen de Euro I- en Euro II-vrachtwagens niet zoveel kilometers af. Het gaat over vrachtwagens die onder meer in de bouwsector worden gebruikt. Het gaat over plaatselijk gebruik. Hoe minder die vrachtwagens rijden, hoe beter. De vraag rijst natuurlijk of we op een bepaald ogenblik niet verder

moeten gaan en ze uit te markt moeten halen. Het is belangrijk dat voort aan te pakken. Dan gaat het natuurlijk over Europese normen. We hebben er Europees voor gepleit om dat sneller in te voeren, voor vrachtwagens, maar zeker ook voor personenwagens. In die mate dat de EU ons dat toelaat, zullen we die subsidiëring voortzetten. Dat is goed beleid.

U verwees ernaar: op een bepaald ogenblik rezen er in Nederland twijfels over de efficiëntie van die roetfilters en was er de vraag of ze wel aangewezen waren. Ik heb meteen aan VITO gevraagd dit te bekijken. Ik heb begrepen dat de Nederlandse problematiek en de studie die daar de kranten heeft gehaald, op een bepaalde wijze moest worden geduid. Het is dus mijn overtuiging dat we moeten voortgaan op de ingeslagen weg wat het stimuleren van roetfilters bij vrachtwagens betreft. Ik wil voorzichtig zijn met toezeggingen, maar ik denk dat ik u de reactie van VITO zal kunnen bezorgen, zodat u die kunt nalezen.

Wat de roetfilters voor vrachtwagens in overheidsdienst betreft: dat staat in ons actieplan 2007-2010 met betrekking tot milieuzorg in het voertuigenpark van de Vlaamse overheid. Het is juist dat we dat voort moeten aanpakken. Mijnheer Peumans, u hebt het goed begrepen: ik ben een groot voorstander van het zo snel mogelijk herzien van de verkeersbelasting en de belasting op voertuigen. Het systeem van de fiscale pk's moet zo snel mogelijk worden vervangen door de ecoscore, zodat voertuigen worden belast op die score en niet op de fiscale pk's. Het is ook mijn overtuiging dat we op termijn moeten komen tot een slimme kilometerheffing. Dat lijkt me heel verstandig, maar dat moet ook maximaal in afspraak met onze collega's in Nederland en Luxemburg gebeuren, om te voorkomen dat er aberraties of scheeftrekkingen optreden, of dat verschillende systemen ingang vinden. Het is belangrijk daar voort aan te werken. De overheidsdiensten moeten het goede voorbeeld geven.

U verwijst voor de rest naar de federale overheid. Ik moet ter zake zeer voorzichtig zijn. Ik ben niet bevoegd om me daarover uit te spreken, maar het is een open deur instampen te stellen dat er tegenover de transportsector specifiek voor fijn stof nog bijkomende maatregelen kunnen en moeten worden genomen. Dan gaat het niet zozeer over die piekaanpak, maar over structurele maatregelen, waardoor die pieken minder optreden en minder hoog zijn. Daar moeten we maximaal voor zorgen, samen met de andere gewesten, maar ook met de federale en Europese instanties. Ik hoef niemand te zeggen dat fijn stof verschrikkelijk negatieve effecten heeft op onze gezondheid. Dan denk ik aan astma en andere, nog ernstigere ziekten. We moeten dat maximaal voorkomen, ook vanuit dit kader.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar is er nu een allesomvattend evaluatierapport? Zijn een aantal mensen rond de tafel gaan zitten om een heleboel dingen te evalueren? Is het bijvoorbeeld niet zinvol dat protocol met de federale politie uit te breiden? Ik verwijs naar de verklaringen in de pers van het hoofd van de federale wegenpolitie. U hebt dat weliswaar niet bestempeld als fouten, maar als kinderziekten. Ik weet niet wat het verschil is tussen de beide: een kinderziekte is iets dat fout zit, en moet worden genezen. Daar kunnen we eindeloos over discussiëren.

Is er bijvoorbeeld een analyse gemaakt van alles wat op radio en tv werd gezegd en in de kranten te lezen viel? Ik wil het voorbeeld geven van Het Laatste Nieuws en De Standaard. De ene is een populaire krant, de andere een zogenaamde kwaliteitskrant. In die kranten werd heel duidelijk gesteld dat vanaf 6 uur 's ochtends op de ongeveer 400 kilometer aan autosnelwegen de smog-snelheid zou ingaan. U stelde echter dat men tussen 6 en 12 uur de tijd had om die borden te draaien. Ik krijg mijn kranten 's ochtends heel vroeg. Ik heb dat gelezen. Ik wist dus dat ik zou moeten oppassen. De krantenkoppen hadden het over strenge controles. Men moet überhaupt de krant wel zo vroeg krijgen.

U zegt dat Europa u heeft gefeliciteerd, maar wat is nu het resultaat van die hele actie? Is die actie positief geweest? Was het de moeite waard? Dan heb ik nog een vraag die, naar ik geloof, ook is gesteld in de plenaire vergadering: wat is de relatie tussen files en smog? U weet dat we elke ochtend overspoeld worden door files. Dan gaat het zeker over de piekperiode tussen 6 en 10 uur, met een ander fenomeen om 12 uur. Heeft de Vlaamse Milieumaatschappij daar gegevens over gepubliceerd? Zijn die bekend? De enige informatie die ik heb gezien en die op de website staat, is die over de evolutie van fijn stof vanaf maandag of dinsdag. We zien die hoeveelheid in de loop van de week in positieve zin veranderen.

Is er een soort allesomvattend rapport, of is het antwoord dat u hebt gegeven, de evaluatie?

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat de communicatie betreft, fluisterde de heer Glorieux me daarnet in dat Denemarken een originele wijze heeft om de aandacht te vestigen op die snelheidsgrens. De eerste dag werden er schaars geklede dames langs de weg geplaatst, met een bord waarop de snelheidsgrens was aangegeven. *(Opmerkingen)*

Of dat kunnen ook schaars geklede mannen zijn, mijnheer Peumans.

Ik wil nog even inhoudelijk ingaan op uw antwoorden. U hebt niet geantwoord op de vraag of deze tijdelijke

maatregelen een gunstig milieueffect resorteerden. U ging evenmin in op mijn suggestie om niet alleen bij een piekoverschrijding te handelen, maar om ook in het licht van een structureel beleid over te gaan op een veralgemeende snelheidsverlaging, te beginnen op de plaatsen waar de bewoning en de weg heel dicht in elkaars buurt komen. Nederland maakt een niet volledig, maar overwegend positieve evaluatie van deze veralgemeende snelheidsverlaging.

U antwoordde evenmin op mijn vraag of u bereid bent om in het kader van een voortzetting van de meer structurele kant van het beleid inzake fijn stof, bijkomende inspanningen te leveren inzake het particuliere dieselwagenveld. De diesels vormen de komende jaren het grote probleem. Ze rijden nu nog een tijd op onze wegen en komen daarna wellicht nog elders in de wereld op de weg terecht. Het is misschien goed om, zoals in Nederland, effectief te grijpen naar een premiesysteem dat voldoende aanzet om een retrofitfilter te plaatsen, zeker nu u aanwijzingen hebt dat er geen gezondheidsschadend effect is.

Mijnheer de minister, ik kreeg dus graag nog wat verduidelijking.

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

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u stelt dat u ijverig en creatief op zoek bent naar middelen om een goede communicatie te voeren. Communicatie is een heikel punt. Vanaf het ogenblik dat de alarmfase wordt overschreden, moet inderdaad snel worden gehandeld. Communicatie is in deze heel belangrijk, want uiteindelijk gaat het om de volksgezondheid en om de veiligheid in het algemeen. Iedereen heeft een verantwoordelijkheid.

Ik stel me hardop de vraag of de communicatie niet mee kan worden gevoerd door de provinciegouverneurs, want zij kunnen op hun beurt alle gemeenten bereiken en de gemeenten beschikken over heel wat communicatiemogelijkheden. Ik denk bijvoorbeeld aan de digitale nieuwskranten. Ik denk ook aan de digitale karren die door tal van politiezones werden aangekocht via het verkeersveiligheidsfonds. De karren kunnen massaal en direct worden ingezet. Ik denk ook aan de buurtinformatienetwerken: met één 'groene' sms kunnen een pak mensen worden bereikt. Ik geef dit mee als suggestie. Ik denk dat op die manier iedereen zijn verantwoordelijkheid kan opnemen en er zo veel mogelijk kan worden gecommuniceerd.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik dank u voor de suggesties. De suggestie van de heer Glorieux is wellicht iets delicaat, maar ik zal ze allemaal in overweging nemen. Het is in elk geval belangrijk dat de bevolking tijdig wordt geïnformeerd. De

inspanningen zullen de volgende keer zeker worden opgedreven, rekening houdend met onze ervaringen.

Mijnheer Peumans, bij de debriefing of evaluatie was ook de federale politie betrokken. Het protocol wordt aangevuld op een aantal punten. Het was nog erger geweest als de periode van smogalarm in het weekend was gestart, want dan had ik nog meer met de handen in het haar gezeten. Ook op dat vlak werden bijkomende afspraken gemaakt. Als een smogalarm intreedt en de media erop vliegt, is het altijd afwachten wat door wie waarover wordt gezegd. Verschillende nuances en vormen van communicatie zijn dan aan de orde. Ook dat zullen we beter bewaken, in de mate van het mogelijke.

Ik heb nog eens gepraat met de experten over de effecten. Ik heb gevraagd naar de nieuwste onderzoeken en ik heb de bevestiging gekregen dat werd aangetoond dat in dergelijke situaties het verlagen van de snelheid positieve effecten heeft. Er werd verwezen naar het milieu-effect op de A13-snelweg Overschie, Rotterdam in Nederland. Daar heeft men de snelheidsbeperking permanent, dag en nacht, doorgevoerd en stelde men op 50 meter van de snelweg een daling vast met 34 percent voor de concentratie aan fijn stof en met 23 percent voor de concentratie aan stikstofdioxide. We zullen werken aan de hand van het wetenschappelijke materiaal en van Nederlandse ervaringen. Ik heb gevraagd of onze meettoestellen meer kunnen specificeren. Iedereen die wat thuis is in deze materie weet dat een snelheidsverlaging bij een piek, positieve effecten heeft. Daarover bestaat er geen discussie. Ik kan op dit moment de effecten van de maatregelen tijdens het smogalarm niet aantonen in cijfers, maar ik ga uit van positieve effecten.

Mijnheer Daems, u stelde nogmaals de vraag naar algemene, structurele beleidsmaatregelen. Ik heb, ook elders, reeds gezegd dat jarenlang door verschillende regeringen een beleid werd gevoerd en nog steeds wordt gevoerd ter promotie van de dieselwagen als personenwagen. De uitstoot van dieselwagens is al sterk verbeterd. Er moet een beleid worden gevoerd dat in de eerste plaats het gebruik van de auto zo veel mogelijk ontmoedigt en er moet in tweede orde serieus worden nagedacht over het ontmoedigen van het aankopen van een diesel. Mensen kopen inderdaad een diesel om een paar kilometer in de stad te rijden, nochtans werd er vroeger altijd op gewezen dat een diesel nodig is voor lange afstanden. Het hele beleid en de kostprijs van de brandstof staan een beetje haaks op dit alles. De volgende maanden moet worden bekeken hoe we maatregelen ter zake kunnen nemen. Voor wat mijn bevoegdheden betreft, werk ik aan de uitvoering van het plan fijn stof, aan bijkomende maatregelen inzake de verkeersbelasting, de EcoScore en de slimme kilometerheffing.

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de minister, ik deel uw analyse over de diesels, maar u richt zich vooral op het

toekomstige aankoopbeleid van de consument. Ik zeg echter dat we de komende 10 à 15 jaar nog steeds een wagenpark hebben dat een heel zware hypotheek legt. We moeten maatregelen nemen om dat dieselwagenpark te verschonen. Jammer genoeg gaan mensen niet uit eigen beweging 600 of 700 euro betalen om een roetfilter op hun dieselwagen aan te brengen. Ik vraag u dus om eens te kijken naar de buurlanden en om lessen te trekken uit de ervaringen daar.

**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 het standpunt van de Vlaamse Regering over het voorlopige rapport van de Commissie Energie 2030**

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, nog niet zo lang geleden werd het voorlopige rapport van de Commissie Energie 2030, dat algemeen gekend is als het rapport van de commissie D'haeseleer, aan verschillende adviesraden en instanties ter commentaar voorgelegd. Diverse instanties hebben commentaar gegeven, onder andere de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de CREG, de VREG, de Nationale Bank en het Vlaams Energieagentschap. Het overgrote deel van die instanties liet zich kritisch tot zeer kritisch uit over het akkoord. In de eerste plaats werd de gebrekkige methodologie op de korrel genomen.

Ook aan de gewesten werd expliciet gevraagd om dit voorlopige rapport te commentariëren. De regeringen van het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben dit gedaan. Deze commentaren op het rapport-D'haeseleer van de Commissie Energie 2030 waren bijzonder kritisch. Zo wijzen ze op het feit dat het rapport systematisch zowel het potentieel aan hernieuwbare energie als het potentieel aan energiebesparing onderschat. Het Waalse en Brusselse Gewest besluiten dan ook dat indien deze studie moet dienen om een toekomstig energiebeleid op te baseren, ze grotendeels opnieuw moet worden gemaakt.

Het Vlaamse Energieagentschap en de VREG hebben ook een kritisch commentaar geleverd, maar de Vlaamse Regering heeft geen commentaar op het voorlopige rapport van de Commissie Energie 2030 geleverd. Althans voor zover ik weet, is dat niet gebeurd. Toen ik de vraag opstelde, ben ik er in elk geval niet achter gekomen. Wel heeft het Vlaams Energieagent-

schap commentaar geleverd, met name eens te meer met betrekking tot de gebrekkige methodologie, de vooropgestelde hypotheses en de conclusies van het rapport.

Daarom, mijnheer de minister, wil ik u de volgende vragen stellen. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering in verband met dit voorlopige rapport van de Commissie Energie 2030? Waarom heeft de Vlaamse Regering, in tegenstelling tot de Waalse en de Brusselse, er geen commentaar op geleverd toen ze daarom gevraagd werd? Kan de Vlaamse Regering zich terugvinden in de commentaren op dit rapport van het Waalse en het Brusselse Gewest, maar ook in die van de VREG en de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling?

Ik was een beetje verrast dat de Vlaamse Regering, met uzelf in de eerste plaats, toch uitspraken doet over het kernenergie-dossier, maar dat u, wanneer u daar expliciet om gevraagd wordt, geen officiële commentaar levert op dit rapport.

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

**De heer Bart Martens:** Wat mij in deze studie vooral heeft verontrust, is het feit dat men blijkbaar niet eens kennis heeft genomen van het beleid dat de gewesten voeren op het vlak van hernieuwbare energie, warmtekrachtkoppeling en energie-efficiëntie. Men gaat dus uit van een verdere evolutie van de energievraag, die abstractie maakt van de inspanningen die de gewesten zich getroosten om de efficiëntie te verbeteren en energiebesparende maatregelen te nemen.

U weet beter dan wij allemaal dat we via openbare diensten verplichtingen opleggen aan de netbeheerder om elk jaar een bepaalde energiebesparingsdoelstelling te realiseren. Daar werd blijkbaar niet eens kennis van genomen in de scenario's die men in die commissie heeft laten bestuderen. Hetzelfde kan worden gezegd over het beleid dat de gewesten voeren voor het stimuleren van hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling. We zitten goed op koers om tegen 2010 onze doelstelling van 6 procent groene stroom te halen. Een verdubbeling van die doelstelling tegen 2015 ligt ook binnen bereik, zoals de VITO-studies ons hebben voorgerekend.

Het is schrijnend dat men daar geen kennis van neemt, en daar niet van uitgaat als van een voorgenomen beleid. Een 'business as usual'-scenario zou minstens die maatregelen van de gewesten moeten incorporeren. Dat men dat niet doet, vind ik zeer jammer.

Inhakend op de suggestie van de heer Glorieux: ik denk niet dat we de studie belangrijker moeten maken dan ze is. De kritiek van onder andere de Nationale Bank is dermate verregaand dat men het best het bord zou afvegen en met een nieuwe commissie op een propere lei een aantal andere scenario's zou laten doorrekenen. De Na-

tionale Bank stelt zelf voor om minstens ook rekening te houden met een scenario van een verder doorgedreven energievraag. Als we effectief de kritiek au sérieux nemen, betekent dat dat de studie binnen de vooropgestelde termijn niet meer kan worden opgeleverd. Ik denk dat we het best die kritiek au sérieux nemen. U mag wat mij betreft nog proberen om daarover een apart standpunt te formuleren, maar ik denk dat we dan de studie belangrijker maken dan ze is.

Gezien het feit dat de federale overheid zich onvoldoende rekenschap geeft van het beleid dat de gewesten voeren, denk ik dat het belangrijk is dat het gewest zeer nauw betrokken wordt in een andere studie die momenteel wel loopt en wel van belang is, namelijk de prospectieve studie van onze energie- en gasmarkt die in de plaats komt van de indicatieve uitrustingsplannen die door de federale regulator werden opgemaakt. Dan weet de federale overheid wat het beleid is dat de gewesten ter zake voeren. Ik weet niet in hoeverre de gewesten betrokken zijn bij die prospectieve studies. Mocht dat niet het geval zijn, dan zou u best eens gaan aankloppen bij uw federale collega minister Verwilghen om alsnog als gewest betrokken te worden in die studies.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik ben verwonderd dat er sommigen hier verwonderd zijn, want tot mijn verwondering heeft noch het Waalse noch het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bemerkingen bij dat voorlopig verslag van de commissie Energie 2020. De gewestregering en ikzelf zijn ook niet gevraagd om bemerkingen over te maken. Wel zijn aan de gewestelijke administraties, respectievelijk aan de regulatoren, bemerkingen gevraagd.

Ik kan alleen over mezelf spreken. We hebben geïnformeerd bij de kabinetten van de ministers Verwilghen en Antoine, die ons bevestigen dat ze geen vraag hebben gekregen en ook niks hebben overgemaakt. Maar misschien beschikt u over geheime documenten die ik ook graag zou inzien. Maar zowel het Vlaamse Energieagentschap als de Vlaamse Regulator hebben bemerkingen overgemaakt. Het Vlaamse Energieagentschap heeft dat onrechtstreeks gedaan, de VREG heeft het rechtstreeks gedaan. Ik ga er ook van uit dat de administratie DGTRE, de Waalse Regulator CWaPE en de Brusselse Regulator BIM dat ook hebben gedaan. Dus, zowel de Brusselse als de Waalse Gewestregering hebben geen standpunt ingenomen, en wij dus ook niet.

Wat het andere betreft, begrijp ik dat er in de algemene raad van de CREG ook over gediscussieerd wordt. Wij hebben daar vertegenwoordigers. We zullen dat van zeer nabij opvolgen om bemerkingen, opmerkingen en suggesties te formuleren.

Maar wat het voorlopig rapport betreft, ga ik geen uitspraken doen, aangezien ik daarover niet gevat ben. De anderen hebben dat ook niet gedaan.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de minister, ik zou me toch zorgen maken dat men u niet gevraagd heeft. Ik heb hier een tekst 'Observation de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale sur le Rapport préliminaire de la Commission Energie 2030'.

**De heer Kris Peeters:** Dat is de administratie.

**De heer Eloi Glorieux:** Als er 'la région' staat, denk ik dat dat namens een regering is of op zijn minst gesteund wordt door de regering. Als u zegt dat de Vlaamse Regering achter de commentaren van de VREG en het Vlaams Energieagentschap staat, dan is dat evengoed een antwoord op mijn vraag. Maar ik heb de indruk dat als ik de bemerkingen van de heer Martens op mijn vraag hoor, dat het moeilijk is om een eensluidend advies binnen deze Regering te formuleren.

Vandaar mijn concrete vraag. Als u zelf niet rechtstreeks gevraagd bent om een commentaar te geven, schaaft u zich dan achter de commentaren van het Vlaams Energieagentschap?

**De heer Kris Peeters:** Het is goed geprobeerd. Als u vraagt of de Vlaamse Regering en de bevoegde minister een standpunt hebben na overleg binnen de regering, dan moet ik zeggen dat er geen vraag geweest is en er dus geen standpunt van de Vlaamse Regering is. Het document dat u hebt en wat u mij gaat bezorgen, is een document van de administraties van de andere regio's. U moet zelfs maar eens met mevrouw Huytebroeck en de heer Antoine contact nemen. Ze hebben mij bevestigd dat ze ook geen standpunt als Brusselse en Waalse Regering hebben ingenomen. De bemerkingen van het Vlaams Energieagentschap zijn standpunten die de administratie heeft ingenomen. Maar laat ons geen politiek spelletje spelen in zo'n delicaat en moeilijk dossier.

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

---

