

C120 – OPE11

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2008-2009

5 februari 2009

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

## INHOUD

Interpellatie van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over snelheidslimieten op autosnelwegen Met redenen omklede moties	1 7
Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de implementatie van het STOP-principe in het beleid Openbare Werken	7
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe ontwikkelingen in verband met het organiseren van een proefproject met ecocombi's of langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's)	
Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's)	
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het overleg met de transportsector over de invoering van lange en zware vrachtwagens	
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het geplande proefproject met de ecocombi's	10
Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, in verband met het toekennen van een gewestelijke subsidie voor het plaatsen van een tweevoudige elektriciteitsmeter	15
Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de ondersteuning van energievriendelijke investeringen	17

**Waarnemend voorzitter: de heer Jan Peumans**

**Interpellatie van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over snelheidslimieten op autosnelwegen**

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de voorbije dagen werden we geconfronteerd met de resultaten van een studie van Transport & Mobility Leuven (TML), in opdracht van de Bond Beter Leefmilieu (BBL), over de impact van de maximumsnelheid op autosnelwegen op de reistijd, de emissies en de verkeersveiligheid.

Ik vond dat uit die studie een aantal opmerkelijke resultaten naar voren kwamen met betrekking tot het effect op de uitstoot van onder andere NO<sub>x</sub>, fijn stof en CO<sub>2</sub>. Er zijn toch aanzienlijke reducties van die uitstoot bij de verlaging van de maximumsnelheid. Ook de verkeersveiligheid zou er met rasse schreden op vooruit kunnen gaan als we de maximumsnelheid verlagen. Dat is niet verwonderlijk, aangezien overdreven snelheid de belangrijkste factor is van dodelijke ongevallen. Er zou wel een nadelig effect zijn op de reistijd, maar de positieve effecten zijn veel groter dan het nadelig effect op de reistijd, mevrouw de minister.

De makers van de studie hebben in de conclusies zelf ook aangegeven dat de studie een eerste aanzet is tot debat en verder studiewerk vergt, onder meer naar de effecten op de doorstroming. U hebt dat ook in uw reactie in de pers te kennen gegeven.

Mevrouw de minister, u kent het standpunt van mijn fractie. Ik denk dat op langere termijn onze standpunten gelijkaardig zijn. Op lange termijn moeten we werken aan een dynamisch snelheidsmanagement op onze autosnelwegen, waarbij we de maximumsnelheid laten variëren naargelang de omstandigheden en drukte van het moment. Tijdens de begrotingsbespreking werd gevraagd wat het zou kosten om de autosnelwegen in de Vlaamse ruit daar volledig mee uit te rusten en hoeveel tijd dat vergt. Het gaat toch om enkele honderden miljoenen euro's, die niet onmiddellijk klaar liggen.

Onze fractie is van mening dat we op korte termijn, bijvoorbeeld op de Brusselse ring, werk moeten maken van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 kilometer per uur. Dynamisch snelheidsmanagement op de Brusselse ring zal nog zeker tien jaar op zich laten wachten. Het verschil tussen de Brusselse en Antwerpse

ring is niet van dien aard om een verschil in snelheidslimiet te verantwoorden. Bovendien is er ook het argument van de uniformiteit.

Wij wensen ook in te gaan op de vraag van de Bond Beter Leefmilieu om het debat daarover te starten en verder onderzoek te doen naar de effecten van de verlaging van de maximumsnelheid. We zouden dat ook graag doen op een genuanceerde wijze. Genuanceerder dan sommige collega's van Open Vld – die nu jammer genoeg niet aanwezig zijn –, die de studie te lijf gaan met het cliché dat als we stilstaan, het verkeersveiligheidsprobleem opgelost is. Ik zie niet in welke bijdrage geleverd wordt aan de mobiliteitsproblematiek door het uitkramen van zulke clichés.

Mevrouw de minister, er zijn toch een aantal elementen die ons nopen verder in te gaan op het verhaal van de Bond Beter Leefmilieu. Ik denk aan de verkeersveiligheidsproblematiek. Op een Vlaamse autosnelweg heeft een bestuurder nog altijd vier keer meer kans heeft om om te komen dan op een Nederlandse autosnelweg, en twee keer zoveel kans als op een autosnelweg in Frankrijk of Duitsland. Dat is onaanvaardbaar.

Ik verwijs ook naar de problematiek van het fijn stof. Het verkeer is de belangrijkste bron van fijn stof. Ik heb gelezen in de krant dat hoe kleiner de deeltjes zijn, hoe gevaarlijker, en dat die kleine deeltjes precies worden uitgestoten door het verkeer.

Uit de studie blijkt ook dat 25 percent van de Vlamingen wordt geconfronteerd met ernstige lawaaihinder ten gevolge van verkeer. Ook daarop heeft een snelheidsverlaging misschien effect.

De conclusie is, mevrouw de minister, dat maximumsnelheden geen fetisj of doel op zich zijn, maar een middel om een evenwicht te bereiken tussen een aanvaardbare reistijd, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verlagen van de negatieve impact van het verkeer op ons milieu.

Mevrouw de minister, wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over een algemene verlaging van de maximumsnelheid op de Vlaamse autosnelwegen, zoals voorgesteld door de Bond Beter Leefmilieu?

De installatie van dynamisch snelheidsmanagement betekent natuurlijk dat men nog altijd kan discussiëren over het maximum dat in dat geval wordt gehanteerd. Het is niet omdat men de maximumsnelheid kan laten variëren dat we geen plafond kunnen bepalen. Zou dat 100 kilometer per uur kunnen zijn?

Zal het effect van een algemene snelheidsverlaging op de doorstroming en filevorming bestudeerd worden? De makers van de studie, Transport & Mobility Leuven, geven zelf aan dat nog verder studiewerk nodig is. Of zit dat al vervat in de studie die u hebt aangekondigd over uniforme snelheidsregimes op ringwegen en verkeerswisselaars? Wanneer zal die studie afgerond zijn?

Is de Vlaamse Regering bereid om de installatie van dynamisch verkeersmanagement te versnellen? Welke middelen en projecten staan daar tegenover?

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me bijzonder graag aan bij deze interpellatie. Ik had twee weken geleden de bedoeling om een actuele vraag te stellen over dit thema, maar de heer Vandembroucke was me voor en dat is wellicht niet slecht omdat hij inhoudelijk de visie ondersteunt die wij naar voren willen brengen en omdat dit ons de kans biedt om deze interpellatie straks, natuurlijk afhankelijk van uw antwoord, mevrouw de minister, met een motie af te ronden.

Het is belangrijk om heel even stil te staan bij de concrete resultaten van de studie van TML. Voor alle duidelijkheid: die studie is niet gebaseerd op een literatuuronderzoek van gegevens in het buitenland, maar gaat daadwerkelijk over heel concrete situaties hier bij ons. De heel concrete, reële verkeersstromen op onze autosnelwegen, de reële snelheden, de aard van de voertuigen op onze snelwegen, met name het aantal dieselmotoren, de modellen en de leeftijd van de voertuigen, werden allemaal in het onderzoek opgenomen. Het is dus echt wel een heel reëel onderzoek naar de concrete situatie in België en niet zomaar een literatuurstudie gebaseerd op ervaringen in het buitenland. Dit is een eerste belangrijke vaststelling.

Het is op zich al verbazend dat het de eerste keer is dat in ons land een dergelijke studie wordt verricht, en de resultaten zijn ook tamelijk verhelderend, zowel op het vlak van de verkeersveiligheid en van het milieu, maar ook de economische-impactanalyse die werd gemaakt, wijst op een heel gunstig effect van een snelheidsverlaging tot 100 kilometer per uur op de autosnelwegen.

Ik geef een voorbeeld op het vlak van de verkeersveiligheid. Als men de maximumsnelheid op de autosnelwegen zou verlagen van 120 kilometer tot 100 kilometer per uur, dan zouden er op de autosnelwegen in ons land 44 procent minder doden vallen. Dat gaat om 68 menselijke levens per jaar en dat kan toch tellen. Daarnaast zouden er 27 procent minder zwaargewonden zijn en 18 procent minder lichtgewonden.

TML heeft ook onderzocht wat het effect zou zijn van een snelheidsverhoging van 120 naar 130 kilometer per uur – een voorstel dat toch geregeld wordt gelanceerd

door de collega's van de Open Vld hier in het parlement. Op het vlak van de verkeersveiligheid betekent dit dat er bij een snelheidsverhoging tot 130 kilometer per uur niet minder, maar meer dodelijke slachtoffers zouden vallen. Het zou gaan om 24 procent meer doden per jaar, 12 procent meer zwaargewonden en 7 procent meer lichtgewonden.

Op milieuvlak is de impact even uitgesproken. Bij een verlaging van 120 naar 100 kilometer per uur op de autosnelwegen zullen we 33 procent minder fijn stof hebben, 16 procent minder NOx en 12 procent minder CO<sub>2</sub> in vergelijking met de uitstoot van de auto's op de autosnelwegen bij een snelheid van 120 kilometer per uur.

Verhoogt men de snelheid tot 130 kilometer per uur, dan krijgt men geen 33 procent minder fijn stof, maar 18 procent meer fijn stof, naast 10 procent meer NOx en 8 procent meer CO<sub>2</sub>.

Het verschil tussen een voorstel dat de volle steun van mijn fractie geniet, tegenover het voorstel van de Open Vld betekent dus een verschil met 68 procent in het aantal dodelijke slachtoffers: 44 procent minder tegenover 24 procent meer! Ik meen dat dit toch een belangrijke factor is.

Daarnaast heeft men dus ook een eerder rudimentair onderzoek gedaan naar de effecten op de algemene economische impact van die maatregel en men geeft toe dat men niet alle aspecten heeft kunnen onderzoeken, maar TML maakt zich wel sterk dat er eerder, met een hoge waarschijnlijkheid, een batig saldo zal zijn. Op basis van de beschouwde elementen verwacht de studie een economische winst van 32 miljoen euro per jaar bij een snelheidsverlaging tot 100 kilometer per uur. Men zegt er ook bij dat indien de elementen die nu niet werden onderzocht, ook in rekening zouden worden gebracht, dat eerder een versterking van dat batig saldo zou betekenen dan een afzwakking ervan.

Mevrouw de minister, in de media reageerde u op dit alles met de stelling dat u in die studie vooral het effect op de doorstroming miste. Ik viel toen bijna van mijn stoel, want u bent natuurlijk niet alleen minister van Openbare Werken, maar ook minister van Leefmilieu en blijkbaar gaat de vlotheid van het verkeer in functie van de logistieke roeping van deze Vlaamse Regering, boven de manifeste voordelen op het vlak van de verkeersveiligheid en van het leefmilieu.

Dat was uw standpunt, maar de eenheid binnen deze regering typerend, haastte minister Van Brempt zich om te zeggen dat zij wel voorstander is. Haar voorstel is een goed voorstel, namelijk om op korte termijn alvast die snelheidsbeperking in te voeren op alle ringwegen en daarna via variabele snelheidsborden ook op de autosnelwegen binnen de drukke Vlaamse Ruit.

Mevrouw de minister, vindt u die resultaten van de studie van TML dan niet doorslaggevend? Waarop wacht u om in functie van de verkeersveiligheid, de gezondheid en het leefmilieu de maximumsnelheid op onze autosnelwegen effectief te verlagen?

Bent u bereid om in te gaan op de oproep die de BBL naar aanleiding van de lancering van het rapport deed, namelijk om een breed maatschappelijk debat op te starten over de snelle invoering van een maximumsnelheid op onze autosnelwegen?

**De heer Jan Peumans:** Het is niet omdat men de snelheid wijzigt van 120 naar 100 kilometer per uur dat daarmee de dodelijke ongevallen zullen afnemen. *(Opmerkingen)*

Dat is niet zo. Ik zou het empirisch onderzoek wel eens willen zien dat dit bewijst.

Als men echt effecten wil zien van lage snelheden, dan moet men naar de Scandinavische landen gaan. Op autosnelwegen in Scandinavië werd er heel bewust voor gekozen om niet sneller te rijden dan 90 kilometer per uur.

Ik zou ook graag eens weten wat het maatschappelijk draagvlak is en hoe je een maatschappelijk draagvlak krijgt in dit land voor het structureel verlagen van de snelheden op de autosnelwegen. We moeten bovendien toegeven dat deze regering vijf jaar de tijd heeft gehad om het dynamisch verkeersmanagement op een aantal ringwegen in te voeren. Het resultaat is niets, en dat is geen verwijt aan u, mevrouw de minister. Het is een kwestie van prioriteiten te stellen. Dat hangt natuurlijk niet alleen af van de minister van Openbare Werken maar ook van de minister van Mobiliteit. Met alle respect, maar als het goed uitkomt, komt het van de eigen minister, en als het slecht uitkomt van de andere minister. Ik zie heel grote uitgangspunten staan in beleidsbrieven en dergelijke. Op het terrein heb ik vastgesteld, ook ten aanzien van de minister van Mobiliteit, vriend Vandenbroucke, dat men vijf jaar de tijd heeft gehad en dat het resultaat bijna 0,0 is.

Ten slotte vind ik dat men iets wat men is begonnen, beter zou afwerken in plaats van kredieten te gebruiken om weer nieuwe dingen te beginnen. Dat is een ziekte die we in Vlaanderen van het Belgische systeem hebben overgenomen. De investeringen op allerlei missing links zijn uitgesteld want tot nu toe is er nog geen enkele missing link gerealiseerd. Men had wat dat betreft bijkomende kredieten kunnen gebruiken. Mijnheer Vandenbroucke, begrijp me niet verkeerd, ik sta achter het dynamisch verkeersmanagement. Duitsland is daar een zeer mooi voorbeeld van. Daar zijn zelfs op rechte stukken van autosnelwegen portieken. In dit land is dat nog maar heel beperkt ingevoerd. Ik denk dat het verhaal iets genuanceerder is dan mijn grote vriend de heer Vandenbroucke naar voren brengt.

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

**Minister Hilde Crevits:** Geachte leden, deze morgen is het nog niet aan bod gekomen dat algemene snelheidslimieten tot op vandaag een federale bevoegdheid zijn. We mogen dat niveau niet uit het oog verliezen als er gesproken wordt over een algemene snelheidsverlaging. We moeten dat op dat niveau regelen. De wegbeheerder kan daarvan afwijken als de omstandigheden dat vereisen, bijvoorbeeld een verhoogde verkeersveiligheid en/of een betere doorstroming.

Ik heb vorige week niet alleen de studie ontvangen, bekeken en laten bekijken, maar ook gehoord dat er reacties werden gevraagd op een en ander. Mijnneer Vandenbroucke, ik heb een paar weken geleden in de plenaire zitting gesteld dat wat de ringwegen betreft, ik aan het onderzoeken ben of het mogelijk is om overall een uniforme snelheid in te voeren. Dat is perfect mijn bevoegdheid want die ringwegen kan je individueel aanduiden. Misschien is dat niet mogelijk, ik heb de resultaten van dat onderzoek nog niet. Elke snelheidslimiet die wordt ingevoerd, heeft wel een of andere aanleiding of vloeit voort uit een of andere omstandigheid. Verder heb ik ook gezegd dat het niet onbelangrijk is dat als we naar een algemene verlaging zouden gaan, waartoe ik nog niet heb beslist, we moeten kijken naar de effecten op de doorstroming.

Ik heb gehoord dat de heer Glorieux van zijn stoel valt als hij dergelijke dingen hoort. Ik hoop dat hij zich niet heeft bezeerd. Beleid omtrent verkeer en verkeersveiligheid is een en-enverhaal, waarin minister Van Brempt uiteraard ook een grote bevoegdheid heeft, maar als het gaat over een snelweg, een ringweg of een gewestweg, mag ik daar zelf ook over nadenken. Je kan omwille van leefmilieuredenen dertig kilometer per uur rijden, dan zullen er geen dodelijke gevolgen zijn, zelfs bij een botsing. We moeten natuurlijk twee zaken bekijken en ik dacht dat iedereen het daar in de plenaire zitting mee eens was. Ten eerste zijn er effecten op de omgeving en het leefmilieu, maar we moeten ook kijken naar wat de effecten zijn op de doorstroming. Ik heb gezegd dat het onderzoek geen maanden zal duren. Men heeft me bevestigd dat we in de loop van volgende week de resultaten krijgen voor wat betreft de ringwegen.

Bij ringwegen is de eerste vraag of we de snelheid kunnen uniformiseren, en de tweede vraag is wat de effecten van een algemene verlaging zijn op de doorstroming. Ik denk dat het nuttig is het onderzoek af te wachten alvorens andere studies te laten maken, want ik denk dat we daar al heel veel uit zullen leren. Ik geef een voorbeeld. Experts waarschuwen ervoor dat als je een bepaalde snelheidsbeperking invoert, het mogelijk is dat de linkerrijstrook plots onderbenut wordt terwijl de rechterrijstrook overbenut zal worden en oververzadigd

zal zijn. Ik spreek nog altijd in de voorwaardelijke wijs, maar als je een beperking zou hebben van 5 tot 10 procent, kan dat in een aantal omstandigheden de actuele problemen verveelvoudigen. De situatie waarbij het aanbod 105 procent van de capaciteit bedroeg en waarbij dat door een algemene snelheidsverlaging 115 procent van de capaciteit zou zijn, geeft op de eerste rijstrook een sterke toename van het overtollige verkeer en zo creëer je nieuwe problemen. Dergelijke zaken worden nu aan de hand van een dynamische snelheidsmodule-ring via simulaties bekeken voor wat betreft de ringwegen. Dit zal ongeveer tot het einde van de maand duren heeft men mij meegedeeld. Ik heb eerder gezegd dat het in de loop van volgende week zal zijn, het zal dus ergens tussenin liggen.

Voor mij is het van belang dat ik dat vlug weet. Men heeft er zich toe verbonden opdat dat vlot zou gebeuren. We proberen een evenwicht te vinden tussen alle zaken die belangrijk zijn in het verkeer, zoals de goede doorstroming, het goed benutten van de rijstroken enzovoort, en natuurlijk ook de effecten op de verkeersveiligheid en de omgeving.

Daarom is dat dynamisch verkeersbeheer voor mij bijzonder belangrijk. De heer Peumans stelt dat er niets is gebeurd. Ik was twee of drie maanden minister toen ik toch de beslissing heb genomen om op de E313 over een afstand van 21 kilometer dynamische borden te bestellen en ook te plaatsen. Ze staan er ondertussen.

**De heer Jan Peumans:** Ze werken niet.

**Minister Hilde Crevits:** Ze werken wel, sinds vorige week. Hebt u dat niet in de krant gelezen?

**De heer Jan Peumans:** Dat is nu pas begonnen.

**Minister Hilde Crevits:** Als we beslissen die borden te plaatsen, moeten die worden besteld. Ze moeten worden geplaatst. Er is een uitbesteding. Twee maanden geleden zijn ze geplaatst. Vervolgens moest worden getest of de juiste informatie erop te lezen stond. Sinds vorige week werken ze.

Eenzelfde beslissing is genomen voor Gent. Niet alleen is beslist, trouwens samen met minister Van Brempt, om daar een verkeerscentrum op te richten, maar ook om de Gentse regio volledig te voorzien van telematica-infrastructuur. Die bestellingen zijn ondertussen gedaan. De kostprijs is 18 miljoen euro. Daar zullen we dus ook die dynamische snelheidsborden krijgen, net als monitorsystemen, camerabewaking, tellussen en sturings-systemen. Er zal ook sprake zijn van veranderlijke tekstborden. Die zullen dus niet alleen worden gebruikt om snelheidslimieten aan te geven, maar ook om, als er ongelukken zijn gebeurd, dat aan te geven. Nu moeten we, zoals bij wegenwerken, speciaal rolwagentjes laten

komen om dat aan te duiden. Dat is eigenlijk te gek. We moeten daar volop in investeren. Volgend jaar moet ook de volledige Gentse regio met die dynamische signalisatie zijn uitgerust.

Mijnheer Vandenbroucke, u had het over de Vlaamse Ruit, maar vergeef me, voor mij is Vlaanderen iets meer dan de Vlaamse Ruit alleen. Ik ben een West-Vlaams minister en misschien moet die ruit wat worden uitgebreid. Ik weet het niet. Kijken we maar naar de regio rond Kortrijk of naar die rond Brugge. Het lijkt me evident dat alle Vlaamse ringwegen en uiteindelijk ook alle Vlaamse snelwegen moeten worden uitgerust met dynamische signalisatie. De heer Peumans heeft zeker een punt. In sommige landen staan die borden er al. Daar moet absoluut prioritair in worden geïnvesteerd. We hebben trouwens ook een investeringscommissie geïnstalleerd. Ondertussen is er ook het Pact 2020. Het dynamische verkeersmanagement staat prominent op die agenda. We hebben 200 à 300 miljoen euro nodig. Het is absoluut mijn prioriteit om, mocht dat nu nog mogelijk blijken, ter zake een versnelling te realiseren. Ik wil echter wijzen op wat is gerealiseerd.

Mijnheer Peumans, u zegt ook dat er geen enkele missing link is aangepakt. Ik wil u erop wijzen dat het knooppunt van Lummen ook een missing link was. We hebben ter zake op het einde van vorig jaar zelfs een enorme versnelling verwezenlijkt. Het was de bedoeling om over een periode van drie jaar te investeren. We hebben alles vorig jaar aanbesteed. We zullen er ook voor zorgen dat de verkeersknelpunten daar, die gigantisch waren, zo snel mogelijk zijn weggewerkt.

Aan wie me vandaag vraagt zomaar ja te zeggen op een algemene snelheidsverlaging op alle autosnelwegen en alle ringwegen, antwoord ik: neen, geen sprake van. Ik heb drie weken geleden al gezegd dat de effecten op de doorstroming worden onderzocht. Dat zal zo gebeuren. Ik wacht die resultaten af. Er zijn al beslissingen genomen over het dynamische verkeersmanagement. Die dynamische borden in schoolomgevingen langs gewestwegen passen trouwens ook daarin. Daar is er geen permanente snelheidsverlaging tot 30 kilometer per uur, maar wel een verlaging op ogenblikken dat elke automobilist weet dat het noodzakelijk is 30 kilometer per uur te rijden, namelijk als kinderen op weg zijn van en naar school. Dan kom ik tot de vraag van het heer Peumans naar het draagvlak. Ook op autosnelwegen kan perfect worden overgegaan tot 100 kilometer per uur wanneer dat noodzakelijk is, bijvoorbeeld voor de luchtkwaliteit of omdat het spitsuur is. Dat gebeurt nu trouwens ook op de E313. Het verkeerscentrum bekijkt hoe de doorstroming is en afhankelijk daarvan kan de maximumsnelheid worden aangepast op het deel waar die dynamische borden staan. Dat lijkt me een heel verstandige manier om met die doorstroming om te springen. We kunnen dit dus regelen in

functie van de omstandigheden. Dat lijkt me het beste antwoord op de vraag hoe we het draagvlak bij de weggebruikers kunnen vergroten.

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Eerst wil ik even repliceren op wat de heer Peumans heeft gezegd. Als hij stelt dat het niet bewezen is dat een verlaging van de maximumsnelheid een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, dan ontkent hij uiteraard het licht van de zon. Mijnheer Peumans, u moet maar eens kijken naar het effect in de Scandinavische landen, waar de snelheid is verlaagd. U moet eens kijken wat het effect is geweest in de Verenigde Staten, waar begin jaren negentig de maximumsnelheid in een aantal staten is opgetrokken van 60 naar 70 mijl per uur. Daar is het aantal ongevallen gestegen met 30 procent. U moet eens kijken naar de studie over de snelheidsverlaging in de Kennedytunnel. Die heeft uitgewezen dat de ernst van de ongevallen ook is afgenomen. Er is dus wel degelijk een verband tussen maximumsnelheden en verkeersongevallen. Dat is overvloedig bewezen. Het staat ook op de website van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). U moet dat maar eens bekijken. Er staat een interessante link naar een aantal studies.

Wat het draagvlak betreft, verwijs ik ook naar het BIVV. Uit een BIVV-onderzoek van nog maar twee jaar geleden blijkt dat een onaangepaste snelheid de grootste oorzaak is van het onveiligheidsgevoel bij de Vlaamse weggebruiker. Ook dat kunt u allemaal nalezen, mijnheer Peumans.

Mevrouw de minister, als het gaat over dynamisch verkeersmanagement, is het ideaal uiteraard dat alle autosnelwegen worden uitgerust met dat verkeersmanagement. Als Limburger vind ik ook dat er meer is dan alleen maar de Vlaamse Ruit. Ook wij worden geconfronteerd met verkeersonveiligheid, fileproblemen en dergelijke meer. De vraag is echter hoe lang dat nog gaat duren.

U hebt een aantal stappen gezet. Het is niet waar, mijnheer Peumans, dat er de voorbije vijf jaar niets is gebeurd. Ik verwijs naar Antwerpen. Gent wordt opgestart. Maar het mag een stukje sneller gaan. Kan het worden versneld?

Mevrouw de minister, ik kijk uit naar de resultaten van de studie die u hebt aangekondigd twee weken geleden. U hebt dus een studie besteld over de effecten op doorstroming en dergelijke. Ik hoop dat we daarover weldra in de commissie kunnen discussiëren en dat de studie aanleiding zal geven tot actie.

**De heer Eloi Glorieux:** Bedankt, mevrouw de minister. Ik ben al verheugd dat op zijn minst voor ringwegen onderzocht wordt of het kan. Uiteraard kan het: het volstaat de borden te plaatsen. Het is duidelijk dat de effecten zoals ze tot nu toe naar voren worden geschoven positief zijn.

Waarom moet men nog veel onderzoeken? Het zou beter zijn om het nu door te voeren.

Als er minder snel gereden wordt omdat men de maximumsnelheid verlaagt naar 100 km per uur, betekent dat dat het verschil in snelheid tussen de traagste en de snelste voertuigen zal verkleinen. De snelheid wordt dus homogener, wat een belangrijke bijdrage levert aan de veiligheid en aan een vlotter verkeer.

Waarom gaat u prioriteit geven? Zal dat zijn aan de doorstroming? Stel – ik ben er absoluut niet van overtuigd – dat het onderzoek naar de doorstroming toch zou uitwijzen dat een snelheidsverlaging een klein negatief effect heeft op de doorstroming, zal u dat dan laten doorwegen op de manifeste voordelen op het vlak van veiligheid, milieu en gezondheid? Vanuit het dictaat ‘Vlaanderen transitland’, kan ik het antwoord al raden, maar ik vind het niet verantwoord.

Dan kom ik bij het draagvlak. Houd eens op met vergelijkingen te maken met het feit dat er bij 30 km per uur nog minder doden zouden vallen. Dat is zo, maar daar gaat het niet om. Die vergelijkingen maken de zaak inderdaad belachelijk in de ogen van de burger. Zo zult u dat draagvlak nooit creëren. Het gaat niet over 30, maar over 100 km per uur.

Als er zo’n grote winst geboekt wordt op het vlak van mensenlevens, milieu en gezonde levensjaren, vind ik dat politici hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Ze mogen zich niet verschuilen achter een draagvlak waarvan ze er gemakshalve van uitgaan dat het niet zou bestaan. Ik ben er absoluut niet van overtuigd dat dat draagvlak niet zou bestaan. Er zullen altijd Dedeckers en De Ridders zijn die willen blijven razen over de snelwegen. Maar als je goed uitlegt aan de mensen waarom die snelheidsvermindering er is en wat er de positieve effecten van zijn, zullen ze begrijpen dat het zinvol is en het steunen. Het gaat om 68 doden minder per jaar, veel zwaargewonden minder, veel minder uitstoot van CO<sub>2</sub> en van fijn stof.

De samenleving vergrijst. Steeds meer senioren maken deel uit van de weggebruikers. Ik kan me inbeelden dat zij niet meer op de snelwegen durven te rijden: langs de ene kant is er een muur van vrachtwagens en langs de andere kant razen de auto’s voorbij. Als je een algemene snelheidsverlaging doorvoert, zullen ook deze mensen zich opnieuw veiliger voelen en bevordert je de mobiliteit van deze steeds grotere groep. Dat element is voor velen misschien niet doorslaggevend, maar ik denk dat we het in onze evaluatie moeten meenemen.

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

**De heer Flor Koninckx:** Mevrouw de minister, het onderzoek dat aan de gang is over de doorstroming, is

dat enkel toegespitst op ringwegen bij een verlaagde snelheid, of gaat het over het hele wegennet?

**Minister Hilde Crevits:** Ik laat in de studie twee zaken op ringwegen bekijken: of je het overal gelijk kunt maken en wat de effecten zijn op doorstroming.

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer Peumans, ik vind het jammer dat u zegt dat er geen verband is tussen een snelheidsverlaging en de verkeersveiligheid. Ontkent u de resultaten van de recente studie?

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer Koninckx, ik zou de resultaten van deze studie van 21 januari graag nog eens grondig lezen. Als er ongevallen gebeuren op een autosnelweg bij 100 km per uur of 120 km per uur, zal het resultaat ongeveer hetzelfde zijn.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer Peumans, de remafstand is veel groter als je 120 km per uur rijdt. Hou op met die belachelijke opmerkingen.

**De heer Jan Peumans:** Ik was aan het woord. Mijnheer Vandenbroucke, u hebt het over studies van het BIVV. Die ken ik ook allemaal. Ik denk dat we het erover eens zijn dat er in dit land een groot gebrek is aan het verklaren van oorzaken voor ongevallen. In dat verband hebben we een voorstel van decreet ingediend. Het is een vervolgonderzoek over ongevallen, of mensen na het ongeval sterven, de oorzaken van ongevallen en allerlei aspecten die met verkeersveiligheid te maken hebben.

In de Scandinavische landen bijvoorbeeld zijn er een hele reeks van maatregelen genomen. In Denemarken heeft men twintig jaar geleden al de doortochten door steden en gemeenten aangepakt, terwijl men hier nog twee rijstroken in elke richting door dorpen aanlegde. Er is ook een zwaar handhavingsbeleid aan gekoppeld. Dat is in Nederland ook het geval, veel zwaarder dan wat hier gebeurt.

Tot slot, het traffic management wordt in het buitenland al sinds jaar en dag toegepast. De vraag is wat de top van de administratie belet heeft om dat tien à vijftien jaar geleden al hier toe te passen. Ik refereer nog even aan het eerste rondpunt dat hier werd geïnstalleerd. Dat is een positieve trend, behalve misschien voor de zwakke weggebruiker. Het eerste conflictvrije kruispunt en de eerste groene golf werden geïnstalleerd onder toenmalig minister Sauwens. Dat was een keerpunt in de benadering van het risico op verkeersongevallen. Men werkt hier veel te traag.

In Antwerpen wordt het nu toegepast, maar men was daar twintig jaar geleden al mee bezig. Ik sta volledig achter het feit dat men dat ook op andere ringwegen gaat toepassen zoals in Gent en zeker in Brussel. Daar sta ik 110 procent achter. Maar men had dat tien jaar geleden al kunnen opstarten onder de ministers van uw partij,

mijnheer Vandenbroucke. Zij hebben er echter niets aan gedaan.

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik merk aan de emotionele reactie aan mijn linkerkant dat het niet slecht zou zijn om hier het Open Vld-standpunt nog eens te herhalen.

Wij zijn geen grote fan geweest van de BBL-studie omdat ze slechts partiële gegevens onderzoekt en geen uitspraken doet over bijvoorbeeld doorstroming. Ik benadruk dat wij een trouwe partner zijn om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, en ook de concentraties van fijn stof en zo meer. Mevrouw de minister, ik heb vernomen dat u werk maakt van bijkomend onderzoek om het effect na te gaan van dergelijke maatregelen.

Op het moment dat heel Europa opteert voor dynamisch verkeersmanagement, vinden wij het geen goede oplossing om te kiezen voor een statische snelheidsbeperking. Wij pleiten voor dynamisch verkeersmanagement, een dynamische aanduiding van de snelheid en wijzigende borden. Dat gebeurt nu volop op de ring van Antwerpen. Er wordt rekening gehouden met filegevoeligheid, verkeersomstandigheden, weersomstandigheden of ongevallen om desgevallend de snelheid te verlagen. Maar wij zijn geen voorstander van een statische snelheid van 100 kilometer per uur op alle snelwegen.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Ik heb een kleine aanvullende bemerking over de toepassing van de borden die op de Antwerpse ring zijn geplaatst. We stellen vast dat er vaak groene pijltjes op staan, terwijl er tijdens het rijden op de ring dikwijls van 100 naar 50 kilometer moet worden overgeschakeld. Dat is spijtig. De borden staan er nu, maar ze worden niet altijd gebruikt. Ik vermoed dat dit gebruik nog zal worden geëvalueerd.

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

**Minister Hilde Crevits:** We hadden hier een hele discussie over de effecten van een lagere snelheid op het aantal ongevallen.

Een van de oorzaken van heel veel ongevallen – en dat hebben we gezien bij de evaluatie van de snelheidsbeperking tot 70 kilometer per uur in de Kennedytunnel –, heeft betrekking op de vele weefbewegingen die voertuigen moeten maken. Het aantal ongevallen is zeker niet verminderd, maar het aantal dodelijke ongevallen is van 2 naar 1 gegaan. Globaal is ook het aantal dodelijke ongevallen fel gezakt. Dat kan ik alleen maar toejuichen.

Het kan ook duiden op een verhoogde waakzaamheid van automobilisten. Dus we moeten daar met de nodige



voorzichtigheid mee omspringen. Met de weefbewegingen moeten we ook rekening houden, en daar kan het dynamisch management een belangrijke factor zijn.

Mevrouw De Ridder, ik ben bijzonder blij met uw interventie. Voor u er was, heb ik gesteld dat ik binnen de taskforce investeringen in de Vlaamse Regering ook het dossier van de dynamische snelheidssignalisatie op tafel leg. Dat betekent dat, als er budgettaire ruimte is om sneller te investeren, ik zal vragen om die middelen daarvoor te gebruiken. Ik heb zowel van sp.a als Open Vld zeer hartverwarmende reacties gekregen. Ik ga ervan uit dat er ook volle steun komt wat dat betreft binnen die taskforce, als een van de zeer goede factoren om een versnelde investering te kunnen doen.

Mijnheer de Kort, u hebt een belangrijk pijnpuntje aangehaald. Dat is natuurlijk het nadeel van een plaats waar het eerst geïnvesteerd wordt, en Antwerpen heeft zo nu en dan die eer. Dan kan men geen gebruik maken van de wet van de remmende voorsprong. De nieuwe installaties kunnen ongelooflijk veel meer en kennen betere toepassingen. We gaan nu na hoe we de borden langs de Antwerpse ring ook voor meer toepassingen kunnen gebruiken. Als er een goede doorstroming is, kan men er perfect een boodschap op plaatsen. We kijken nu hoe we de borden beter kunnen gebruiken, maar dat is natuurlijk de technologie die vooruitgaat en meer toepassingen mogelijk maakt. Hoe langer men wacht, hoe meer gesofisticeerde toestellen men kan plaatsen.

### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter:** Door de heer Glorieux en door de heer Peumans werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

---

### **Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de implementatie van het STOP-principe in het beleid Openbare Werken**

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het zogenaamde STOP-principe is een hoeksteen van het Vlaamse en federale mobiliteits- en openbare werkenbeleid. Het principe houdt grosso modo een rangorde van aanpak en van doelstellingen in. Voor de collega's die er de vorige

legislatuur nog niet waren: het STOP-principe is gelanceerd vanuit de CD&V-fractie, destijds vanuit de oppositie, en werd voor de eerste keer overgenomen door toenmalig voorzitter van de sp.a Stevaert, die het in het federaal regeerakkoord van 2003 heeft geïntroduceerd. Wij hebben dat dan in het Vlaams regeerakkoord van 2004 gekregen.

Concreet betekent het dat maatregelen voor verkeer en mobiliteit in de eerste plaats ten goede moeten komen van de zachte weggebruikers, voetgangers en fietsers, waarbij de voetgangers nog voor de fietsers komen. Met het STOP-principe krijgt duurzame mobiliteit als uitdrukkelijk beleidsdoel effectief gestalte. Het is de kapstok waar het volledige mobiliteitsbeleid met al zijn deelaspecten aan opgehangen moet worden.

De consequente toepassing van het STOP-principe zou moeten leiden tot een grotere veiligheid, een vermindering van de vervoersarmoede, een verhoogde vervoerscapaciteit, een verhoogde bereikbaarheid, minder aantasting van het milieu en meer duurzaamheid en leefbaarheid. Met andere woorden, er zijn enkel positieve zaken aan verbonden.

Volgens de filosofie van het STOP-principe moeten vooreerst de voetgangers en de fietsers de kans krijgen om zich op een veilige manier in het verkeer te bewegen. Dat betekent dat bij infrastructuurwerken de prioriteit moet zijn om deze verkeersdeelnemers effectief voorrang te geven. Een vernieuwde verkeersleiding moet in de eerste plaats oog hebben voor wandelen en fietsen.

De Vlaamse Regering koppelt woorden aan daden door de versnelde uitvoering van het programma zwarte punten, met een nieuw verkeersveiligheidsplan, door de versnelde aanleg van fietspaden langs gewestwegen enzovoort. Dat is in feite al een toepassing van het STOP-principe. Mevrouw de minister, er zijn veel goede punten, maar ik zou het met u toch willen hebben over een structurele verandering, reflex, in de praktijk van Openbare Werken van alledag. Ik stel vast dat men bij bepaalde openbare werken de vraag kan stellen of er wel voldoende toetsing aan het STOP-principe is gebeurd. Ik zou het idee van de zogenaamde STOP-toets willen suggereren, waarbij beleidsbeslissingen, werken en maatregelen getoetst kunnen worden aan het STOP-principe. Dit kan gebeuren zonder extra administratieve rompslomp, gewoon als basisprincipe bij de aanvang.

Mevrouw de minister, ik wil ook de link leggen met uw bevoegdheid Leefmilieu. Vooral onder impuls van minister Van Brempt, inzake openbaar vervoer en stopplaatsen voor bussen, is er een nieuwe politiek gevoerd voor de inplanting van de opstapplaatsen. De bussen stoppen nu op de rijweg. Dat betekent dat heel veel wagens bij druk verkeer moeten wachten achter de bus. Men kan zeggen dat dat volledig volgens het

STOP-principe is. Maar als we naar de problematiek van fijn stof kijken, en zien dat al die wagens telkens moeten stoppen en weer optrekken, zeggen specialisten dat dat een extra luchtvervuiling betekent inzake fijn stof.

Het STOP-principe wordt wel toegepast, maar het heeft misschien een aantal negatieve milieueffecten.

Mevrouw de minister, bestaat er een soort checklist waarbij de projecten van uw administratie worden gescreend op het STOP-principe en dus ook steeds de invalshoek van voetgangers en fietsers onder de loep nemen?

Voor fietsers is er het vernieuwde vademecum, ook voor voetgangersvoorzieningen is er een vademecum. Wordt dit systematisch toegepast?

Hoe zit het met het vormingsaanbod van ambtenaren van uw administratie en met de werken die op gemeentelijk niveau worden aanbesteed? Ook die complementariteit is belangrijk.

Kunnen de bestaande initiatieven worden gegroepeerd onder de STOP-toets? Wordt er inzake het STOP-principe ook een leefmilieutoets gedaan, verwijzend naar het voorbeeld over het vlotter opstappen op bussen op de rijweg?

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me graag aan bij de interpellatie van de heer Decaluwe.

Mijnheer Decaluwe, ik denk dat u een correcte schets hebt gegeven van wat het STOP-principe betekent. Het heeft inmiddels ingang gevonden in verschillende aspecten van het mobiliteitsbeleid, met inbegrip van Openbare Werken. We zijn daar zeer verheugd over. Ik denk dat het STOP-principe een van de hefboomen is om een duurzaam mobiliteitsbeleid vorm te geven, zoals dat gedefinieerd is in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Mijnheer Decaluwe, u stelt voor om een soort STOP-toets in te voeren. Ik verwijs graag naar de teksten van het ontwerp van Mobiliteitsdecreet dat eergisteren besproken werd in de commissie voor Openbare Werken. Daarin wordt het STOP-principe als basisprincipe decretaal verankerd, om de mobiliteitsplanning, mobiliteitsmonitoring en mobiliteitstoetsing in Vlaanderen mee vorm te geven. Er is dus al een proces bezig om waar u naar vraagt decretaal te verankeren. Ik heb begrepen uit de uiteenzetting van uw fractiegenoot, de heer Sauwens, dat uw fractie daar ook volmondig achter kan staan.

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, ik sluit me uiteraard ook volmondig aan bij de interpellatie van de heer Decaluwe.

Als men werkelijk spreekt over een STOP-toets, dan is dat iets anders dan er bij de lokale besturen op aandringen om het STOP-principe of de hiërarchie te volgen in de verschillende diensten. Ik vraag me af hoe men een STOP-toets kan invoeren zonder dat die de administratieve rompslomp verzwaaft. We moeten natuurlijk opletten dat we niet in alle stappen en fases die lokale of gewestelijke besturen moeten doorlopen, zorgen voor een verzwaring van de administratieve lasten die met beslissingen gepaard gaan. Mevrouw de minister, hoe kan dat worden ingevoerd zonder dat het een verzwaring van de administratie met zich meebrengt?

**De heer Jan Peumans:** In de laatste beleidsbrief van de minister wordt op pagina 86 het meewerken aan het STOP-principe vertaald voor het Vlaamse gewestwegennet. Er staat: investeringen in veilige schoolomgevingen, het vervolledigen van het fietsroutenetwerk en het bevorderen van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, ik ben benieuwd wat u gaat antwoorden naar aanleiding van de interessante piste die de heer Decaluwe naar voren schuift. Als men het STOP-principe vertaalt in deze context, is dat volgens mij een vrij nauwe formulering van het STOP-principe. Ik denk dat de STOP-toets van de heer Decaluwe veel verder gaat. De vraag is of ook andere ministers betrokken moeten worden bij dit verhaal.

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

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, bedankt voor deze nuttige vraag en de verwijzing naar de beleidsbrief.

Als vandaag een weg vernieuwd of verbeterd wordt, moet rekening worden gehouden met heel wat bepalingen. De regelgeving en aanbevelingen situeren zich op heel wat domeinen. Er is de veiligheid van de weg, het comfort van de weg en de vlotte doorstroming van de verschillende categorieën van weggebruikers, de diverse aspecten van het leefmilieu zoals geluidsoverlast, verontreiniging van verschillende aard en grondwater, maar ook, en niet het minst, ruimtelijke ordening.

Een goede ontwerper moet al die vereisten op de goede manier combineren. Het STOP-principe, waarnaar de heer Decaluwe verwijst, is een belangrijk uitgangspunt. In de beleidsbrief wordt er niet uitgebreid naar verwezen, omdat het impliciet in de procedures van het mobiliteitsconvenant verwerkt is. Ik heb dus niet omslachtig beschreven hoe het moet worden toegepast, maar enkel fragmentair aangegeven waar het verbeterd kan worden.

Elk herinrichtingsproject – en iedereen die ooit van dichtbij dergelijk project heeft gevolgd, weet dat – moet

via een Provinciale Auditcommissie (PAC) passeren. Daar worden de projecten getoetst aan de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, waarvan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid niet onbelangrijke onderdelen zijn.

Mijnheer Decaluwe, ik vraag me af of het nodig is dat een theoretische checklist elke keer opnieuw terugkomt, want er zijn heel wat onderscheiden stadia in de totstandkoming van een project. Voor alle aandachtspunten waarnaar ik heb verwezen, moeten procedures worden gevolgd, waardoor we bij alle herinrichtingen van gewestwegen die STOP-toets in feite al meemaken.

Er is natuurlijk ook kleiner onderhoud aan wegen. Nog niet zo lang geleden heb ik gesteld dat het niet kan dat bij de heraanleg van een gewestweg in het kader van het structureel onderhoud het fietspad niet mee wordt bekeken. Dat is te gek voor woorden. Als een weg structureel wordt onderhouden en men ziet een fietspad met bulten, moet dat mee onderhouden worden. Ik word er zelf knetter van als ik een goed asfaltwegdek zie en een hobbelend fietspad. De reden hiervoor is dat dergelijke zaken niet langs commissies moeten passeren en autonoom worden beslist. Die reflex moet absoluut worden gemaakt.

Een aantal mobiliteitsconvenants zijn speciaal gemaakt voor fietspadprojecten, maar dat betekent dat de wegenprojecten niet altijd sporen met die fietspadprojecten. We moeten eens kijken of het in de toekomst niet nuttig zou zijn ervoor te zorgen dat er geen aparte projecten meer zijn. Als een weg wordt aangepakt, wordt die dan volledig aangepakt en niet meer in delen. Maar dat is een discussie over de mobiliteitsconvenants die met minister Van Brempt gevoerd moet worden.

Het Vademecum Voetgangersvoorzieningen en het Vademecum Fietsvoorzieningen werden recent aangevuld met een Vademecum Motorrijders en een Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid. In de maand februari wordt de serie nog aangevuld met een vademecum over de algemene toegankelijkheid van het publiek domein. De inhoud van al deze vademecums geldt als duidelijke richtlijn voor de ontwerpers en wegbeheerders van de Vlaamse overheid, en ze dienen als toetssteen om de ontwerpen in hun verschillende stadia te beoordelen. Voor de infrastructuurprojecten die onder het mobiliteitsconvenant vallen, gelden de vademecums als referentiewerken waaraan de conformiteit van de voorgelegde ontwerpen wordt getoetst door de PAC.

Voor wat het vormingsaanbod betreft, hebben onze ambtenaren een jaarlijkse kennisdag waar alle nieuwe richtlijnen worden opgefrist. De vademecums worden gratis in gedrukte vorm overgemaakt aan alle gemeenten en de inhoud ervan is ook permanent beschikbaar op de websites van de Vlaamse Overheid. We merken dat er vrij veel interesse is van gemeenten voor de vademecums in het algemeen.

Er is ook een vormingsbudget, en voor 2009 bedraagt dat 520.000 euro. Daarmee kunnen individuele opleidingen en groepsopleidingen op maat gevolgd worden.

Het is gebruikelijk dat de publicatie van een nieuw vademecum gepaard gaat met infomomenten waarop onder meer de lokale overheden en de ontwerpers worden uitgenodigd. Over het vademecum 'Toegankelijk Publiek Domein' werd een reeks infovergaderingen gehouden in elk van de provincies. Dat vademecum richt zich heel specifiek op het toegankelijk maken van het openbaar domein volgens het STOP-principe en heeft dus aandacht voor de stappers, de trappers en het openbaar vervoer.

Mijnheer Decaluwe, u vroeg hoe het zit met de aspecten van het leefmilieu. Het STOP-principe is een belangrijk uitgangspunt van dit beleid en zit impliciet in tal van infrastructuurprojecten. Bij alle projecten die langs de PAC's moeten, kunt u er zeker van zijn dat het goed gebeurt.

U gaf het voorbeeld van de lijnbus die op de rijbaan halt houdt. In een dergelijk geval moeten er heel wat afwegingen worden gemaakt. Die halte-inrichtingen, die courant wordt toegepast binnen de bebouwde kom waar maximaal 50 kilometer per uur mag worden gereden, kunnen ruimte sparen voor parkeerplaatsen, want bij het inrichten van een aparte parkeerstrook moeten meestal parkeerplaatsen wijken, en ze zijn heel comfortabel voor de bus. Dat kan natuurlijk serieuze consequenties hebben voor het aantal parkeerplaatsen. Hier en daar wordt de afweging gemaakt om de bus op de weg te laten stoppen, dat is zeker het geval op plaatsen waar sowieso heel traag wordt gereden en waar het wat drukker is, want daar gaat er niet veel aan verloren om de bus op de rijweg te laten stoppen. Wat mij betreft, moet die afweging heel zorgvuldig worden gemaakt. Van dergelijke halte-inrichtingen moet zuinig gebruik worden gemaakt. Ik heb op lokaal niveau ervaren dat het in veel gevallen nuttig is om een aantal parkeerplaatsen op te offeren om een schone en goede halte-inrichting naast de rijbaan te verkrijgen. In sommige gevallen kan het zijn dat alle elementen samen, aantonen dat een halte op de weg een meerwaarde heeft, maar ik herhaal dat die afweging heel zorgvuldig wordt gemaakt, er wordt nooit een ondoordachte beslissing over genomen.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. In verband met de problematiek van de bushalte was het me opgevallen – maar wellicht gaat het dus om puur toeval – dat bij de recente aanpassingen in mijn streek systematisch voor een bushalte op de rijweg wordt gopteerd. U wijst er terecht op dat er argumenten pro

en contra zijn, maar ik had de indruk dat het om een nieuw algemeen beleid van De Lijn ging.

Als het ergens druk is, is het volgens mij beter dat een bus aan de kant gaat staan om het volk op te nemen, want ondertussen kunnen wagens passeren. Bij een halte op de baan, moeten 15 à 20 auto's, met draaiende motoren, stoppen achter de bus. Bij de volgende halte, 500 meter verder, gebeurt hetzelfde.

De problematiek van het fijn stof is nu erg actueel. Worden de haltes op de weg voldoende bekeken? Het gaat niet alleen om de problematiek van de parkeerplaatsen. Ik had de indruk, maar dat is misschien puur toeval, dat De Lijn de laatste tijd een beleid voert om haltes op de rijweg in te planten.

**De heer Dirk de Kort:** Ja, er is een richtlijn van De Lijn voor haltes op gewestwegen.

**De heer Jan Peumans:** Bij ons leggen ze uitwijkstroken aan op gewestwegen, dat is onder meer het geval op de N79.

**De heer Carl Decaluwe:** Er zijn wel voordelen, maar we kunnen ons toch vragen stellen vanuit het aspect van het leefmilieu.

De heer Vandenbroucke had het over een decretale verankering. Dat is inderdaad positief en het wordt ook in de mobiliteitsconvenants verwerkt, maar ik zou hieraan nog een dimensie willen toevoegen. We moeten ook de oefening op lange termijn durven maken met het oog op de mobiliteit, want het kan niet de bedoeling zijn dat het openbaar vervoer de fiets verdringt. Er kunnen nog verfijningen gebeuren op het vlak van de verkeersstromen en dergelijke. Dit staat los van de infrastructuur, maar we moeten deze discussie in nabije toekomst toch eens voeren om zo onze inspanningen nog meer te optimaliseren.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Decaluwe, over wat u me vertelt over de aanpak van De Lijn zal ik een brief schrijven naar minister Van Brempt. Het is immers nuttig om hier duidelijkheid over te hebben. Ik meende dat het niet zo is dat systematisch halteplaatsen op de rijweg worden ingericht, want mij werd gemeld dat het om afwegingen gaat die geval per geval worden gemaakt. U merkte heel terecht op dat een dergelijke halte soms nuttig kan zijn, maar het zou me heel erg verbazen dat het om een systematische aanpak of om een voorkeurrechtlijn van De Lijn gaat. Ik zou dat ook betreuren. Ik zal aan mijn collega vragen hoe het specifiek in elkaar zit.

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

**Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe ontwikkelingen in verband met het organiseren van een proefproject met ecocombi's of langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's)**

**Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's)**

**Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het overleg met de transportsector over de invoering van lange en zware vrachtwagens**

**Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het geplande proefproject met de ecocombi's**

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het Vlaams Parlement keurde in juli 2007 unaniem een resolutie goed waarbij aan de Vlaamse Regering werd gevraagd om de nodige stappen te zetten voor het opzetten van een proefproject met ecocombi's. Ze heeft de bedoeling om de efficiëntie van het wegtransport op ecologisch en op economisch vlak te verbeteren, zonder dat aan het marktaandeel van het spoor en de binnenvaart wordt geraakt. De resolutie is er onder meer gekomen naar aanleiding van de positieve ervaringen op dat vlak in Nederland.

Vlak voor het kerstreces weerklonken opnieuw positieve berichten vanuit Nederland. Volgens de Nederlandse transportorganisatie stijgt het aantal ecocombi's daar snel. De Rijksdienst Wegverkeer meldde dat de teller voor het aantal ecocombi's ondertussen al op 194 staat. De stijging is vooral een gevolg van de beslissing om het maximumgewicht te verhogen van 50 naar 60 ton. Het aantal lange en zware vrachtwagens is na augustus 2008, toen 60 ton werd toegelaten, bijna verdubbeld. Ook het aantal kerngebieden, bedrijventerreinen, distributiecentra en terminals waar ecocombi's mogen rijden, is gestegen tot 291 in totaal. Voor nog eens 65 kerngebieden is de aanvraag in behandeling. De huidige ervaringsfase moet volgens de Nederlandse transportorganisatie uiteindelijk leiden tot een meer algemene regelgeving voor ecocombi's.

Heel recent maakte ook de Europese Commissie de resultaten bekend van een studie door Transport & Mobility Leuven (TML) over de impact van ecocombi's. Het

rapport toont aan dat ze een gunstig maatschappelijk effect hebben. Ze worden erg kostenefficiënt genoemd. Door het lagere aantal gereden kilometers en de verminderde CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg hiervan, krijgen ze een veiligheids- en milieubonus. TML adviseert de Europese Commissie dan ook om groen licht te geven voor het toelaten van combinaties van 25,25 meter en 60 ton op alle Europese snelwegen en op bepaalde regionale wegen. Als enige minpunt ziet TML de hoge kosten voor wegeninfrastructuur, vooral aan bruggen en tunnels en voor het onderhoud. Toch liggen deze kosten lager dan de opbrengsten van de andere voordelen. Als alle Europese landen deze voertuigen zouden gebruiken, kan dat ruim 29 miljard euro besparen. De studie waarschuwt wel voor een mogelijke volumedaling bij het spoor en de binnenvaart als er ecocombi's op Europese wegen rijden, maar deze terugval zou volgens de onderzoekers minimaal zijn.

Mevrouw de minister, binnen de Vlaamse Regering is er tot op heden nog geen akkoord over de supertrucks. Onlangs liet u zich niettemin positief uit over een Belgische proef met lange en zware vrachtwagens. Dit gebeurde naar aanleiding van uw bezoek aan het Autosalon op de Heizel, waar u een volledig opgestelde ecocombi ging bekijken. U bevestigde toen dat u het proefproject in Vlaanderen alle kansen wil geven. Van de transportsector verwacht u suggesties voor nieuwe proeftrajecten met ecocombi's, zo konden we vernemen. Eerder al stelde Volvo Cars twee trajecten voor: tussen Gent en Beringen en tussen Gent en Zeebrugge.

Vlaamse transporteurs staan momenteel op het punt om in Nederland een vergunning te krijgen om daar ook met een ecocombi te mogen rijden. Vanuit die hoek wordt ook gesteld dat de verbindingen tussen de Antwerpse haven en alle grensovergangen perfect geschikt zijn als proeftraject op Vlaamse bodem. Ook de verplaatsingen binnen de Antwerpse haven tussen Linker- en Rechteroever lenen zich daar uitstekend toe.

Deze morgen hoorde ik van een proefproject dat wordt georganiseerd door een transportfirma op een van de kaaien op de linkeroever, bij een containerbehandelaar. Wat ik ook heb vernomen, is dat de economische crisis die zich laat voelen in de transportsector, zich niet alleen beperkt tot de trucks, maar ook merkbaar is bij alles wat 'erachter hangt', dus ook bij de firma's, de constructeurs, die dergelijke ecocombi's bouwen. Een positieve beslissing over de proefprojecten kan faillissementen en/of tijdelijke economische werkloosheid bij de constructeurs eventueel vermijden.

Mevrouw de minister, graag zou ik u de volgende vragen willen voorleggen. Binnen welke termijn worden eventuele voorstellen van de transportsector over nieuwe proeftrajecten met ecocombi's verwacht? Welke stappen moeten de voorstellen nadien nog doorlopen vooraleer de Vlaamse Regering hierover een beslissing kan nemen?

Is de kans reëel dat de eerder voorgestelde trajecten tussen Gent en Beringen en tussen Gent en Zeebrugge behouden blijven? Behoort een proeftraject in havengebied tot de mogelijkheden?

Hoe kan vermeden worden dat de toelating voor de ecocombi's zal raken aan het marktaandeel van het spoor en de binnenvaart? Welke maatregelen stelt u op dat vlak voor?

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

**De heer Joris Vandembroucke:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook ik heb een vraag om uitleg ingediend over mogelijke proefprojecten voor LZV's naar aanleiding van uw verklaring in de pers. U stelde dat u aan de transportsector hebt gevraagd om nieuwe suggesties voor routes te doen en dat u die zou voorleggen aan de Mobiliteitsraad (MORA).

Het stemde me tevreden dat u nogmaals een poging doet om nieuwe routes te zoeken, want tot op heden lag er ook een route via de E313 naar Beringen voor. Onze fractie is voorstander van een proefproject, maar natuurlijk binnen de contouren die werden geschetst in de resolutie, als we kunnen garanderen dat er geen negatieve effecten zijn op de verkeersveiligheid of op het aandeel van de duurzamere transportmodi. Volgens ons komt de E313 niet in aanmerking.

Nog niet zo lang geleden hebben we een actualiteitsdebat gevoerd over de acute veiligheidsproblematiek op de E313, precies omdat daar al zo'n grote stroom zwaar verkeer is. Dat gaf aanleiding tot maatregelen zoals een dynamisch verkeersmanagement, de heraanleg van open afritten en een globale studie over maatregelen voor de regio. Die maatregelen zijn echter nog niet allemaal uitgevoerd, integendeel, een aantal ervan moeten nog opgestart worden en met het dynamisch management is men nu pas begonnen. Wij zien het dus absoluut niet zitten om nu al LZV's te laten rijden op die autosnelweg, want dat is volgens ons niet verantwoord op het vlak van de verkeersveiligheid. Er is trouwens zeker geen draagvlak voor bij de automobilisten die dagelijks gebruik maken van deze autosnelweg.

Mevrouw de minister, heeft het overleg met de transportsector nieuwe trajecten opgeleverd? Zo ja, welke zijn dat dan? Beantwoorden ze volledig aan de verkeersveiligheidsvoorwaarden uit de studie van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken?

Wanneer verwacht u het advies van de MORA? Wat is de timing voor de opstart van een mogelijk proefproject?

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

**De heer Eloi Glorieux:** Ik stel mijn vraag vanuit een andere invalshoek dan de vorige sprekers.

Mevrouw de minister, zoals velen heb ik vastgesteld dat u op het Autosalon hebt aangekondigd dat er verder overleg zou worden gepleegd met de transportsector om hen aan te sporen nieuwe voorstellen in te dienen voor proefprojecten met superlange en zware vrachtwagens, tot 60 ton en een lengte van ruim 25 meter.

Deze monstertrucks stoten elk apart meer fijn stof en NOx uit, zorgen voor meer lawaai, belasten de wegen zwaarder en zijn onveilig. Het argument dat het globale plaatje positief is omdat een supertruck twee gewone vrachtwagens vervangt en er dus minder kilometers zouden worden afgelegd, klopt niet. De bedoeling is in de eerste plaats om extra baancapaciteit te creëren om het aantal vrachtwagens op onze wegen te kunnen laten toenemen. Het uiteindelijke gevolg zal een toename zijn van het aantal trucks op de Vlaamse wegen en dus meer vervuiling.

Als gevolg van de aard van het wegennet en de dichte bebouwing is het in Vlaanderen nagenoeg onmogelijk om conflictsituaties met lange en zware vrachtwagens op kruispunten, rotondes, op- en afritten en woonwijken te vermijden. Bovendien wijzen alle studies op een omgekeerd modalshifteffect. Dergelijke monstertrucks pikken vracht in van de spoorwegen en de binnenvaart. Ook de NMBS-baas, de heer Jannie Haek waarschuwt daarvoor.

Mevrouw de minister, volgens de studie van Transport & Mobility Leuven gaat de inzet van supertrucks gepaard met hoge kosten voor weginfrastructuur. Is er zicht op het kostenplaatje bij de invoering van enkele proefprojecten? U hebt in het verleden gezegd dat de proefprojecten via het bestaande wegennet mogelijk zijn en dat daar geen extra ingrepen voor nodig zijn. Ik kan me niet voorstellen dat er gezien de aard van het Vlaamse wegennet, nergens een aanpassing nodig zou zijn. Indien dit echter zo zou zijn, is er dan zicht op de kosten voor de weginfrastructuur bij een eventueel veralgemeende invoering van dergelijke lange en zware vrachtwagens?

Mevrouw de minister, u kondigde aan dat er verder overleg zou worden gepleegd met de transportsector. Pleegt u als minister van Leefmilieu hierover ook overleg met de milieubeweging en andere belangengroepen zoals die van de zachte weggebruikers? Ik stel vast dat de Minaraad negatief adviseert en dat ook de Fietzersbond daar negatief tegenover staat. Hoort u ook hen, of pleegt u enkel overleg met de transportsector?

Mevrouw de minister, u beweerde in het verleden dat er geen conflict zou bestaan met het vrachtvervoer per spoor en binnenschip, althans voor wat de proefprojecten betreft. Wat het traject van Gent naar Beringen betreft, vraag ik me af of er effectief geen concurrentie bestaat met de binnenvaart of het spoor. Pleegt u daarover overleg met de NMBS, met Promotie Binnenvaart Vlaanderen en met federaal minister Vanackere, die bevoegd is voor de spoorwegen? Het signaal van de heer Haek is heel

manifest. Hij vreest dat er nog meer vracht van het spoor zal worden weggehaald, naar de weg.

Mevrouw de minister, hebt u een zicht op het draagvlak? Bij een vorige interpellatie was er sprake van een draagvlak voor een snelheidsverlaging, alsof dat niet zou bestaan. Hebt u zicht op het draagvlak bij de andere weggebruikers voor de eventuele invoering van dergelijke proefprojecten, laat staan voor een veralgemeende invoering in Vlaanderen van dergelijke lange en zware monstertrucks? Zo niet, bent u van plan om daar onderzoek naar te doen?

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik ben aangedaan door het enthousiasme van de collega's van de meerderheid, ook van sp.a., die bij monde van de heer Vandembroucke heeft verklaard een proefproject te bepleiten. Het dossier kent een lange voorgeschiedenis. De resolutie is in 2007 ingediend door de meerderheid. Mevrouw de minister, u hebt na 2007 een aantal inspanningen gedaan om die resolutie uit te voeren.

Het is geen gemakkelijke weg geweest. Over een aantal punten zijn we het nog niet eens. Ik denk dat niemand beweert dat die projecten niet moeten voldoen aan de verkeersveiligheid. Er mag echter geen verkeerde modal shift plaatsvinden, mijnheer de Kort.

De verschillende studies hebben de mogelijke gevolgen onder de loep genomen. Als we dus opteren voor het goede traject, een traject dat niet volledig gelijkloopt met het traject van het spoor of de binnenvaart, dan zijn de gevolgen voor de modal shift minimaal.

Mevrouw de minister, ik was blij toen u aankondigde dat u het proefproject met de ecocombi wilt voortzetten. Daarbij zou u een aantal trajecten of mogelijkheden voorleggen aan de Mobiliteitsraad. U verwacht ook suggesties voor nieuwe routes van de transportsector. Ik spreek bewust over ecocombi. De tegenstanders spreken heel graag over monstertrucks. Wanneer die ecocombi verstandig wordt gebruikt, dan kan dat leiden tot een besparing van het aantal kilometers en van de uitstoot van stikstof, fijn stof en CO<sub>2</sub>. Mijnheer Glorieux, u beweert dat dit niet geval is maar de feiten spreken dat tegen. U moet zich neerleggen bij de resultaten van de wetenschappelijke studies.

Mevrouw de minister, u zult in ons een loyale partner vinden bij de uitvoering van deze resolutie.

Is er intussen overleg gepleegd met de sector? Wat zijn de resultaten daarvan? Is daar al informatie over mogelijke trajecten uit naar voren gekomen? Waar zal het proefproject starten? Momenteel schrijven Vlaamse

transporteurs mee in voor vergunningen in Nederland. Wat is de timing van een dergelijk proefproject?

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik zal de geschiedenis van dit dossier niet herhalen. Iedereen kan dat lezen in de verschillende commissieverslagen. Ik zal me beperken tot de nieuwe ontwikkelingen.

Ik heb aangekondigd dat er een overleg met de transportsector zou komen. Dat overleg is gehouden op 29 januari 2009. Op dat overleg waren de federaties SAV, FEBETRA en UPTR aanwezig, alsook Agoria als vertegenwoordiger van de voertuigindustrie. Ze waren er dus allemaal.

Deze week heeft mijn kabinet deze organisaties een document bezorgd dat ze aan hun leden kunnen overmaken. Er is een resolutie goedgekeurd, niet voor een veralgemeende invoering, mijnheer Glorieux, maar voor een proefproject. Ik zou heel graag hebben dat dat proefproject er komt. Omdat dat er zou komen, moeten we dat objectiveren. U kent de wet van vraag en aanbod. Ik heb een fiche laten ontwerpen, die ik u zal laten bezorgen, die de geïnteresseerde transportfederaties kunnen invullen: wie zijn ze, welk traject willen ze, enzovoort. Ze moeten ook zeggen welke route ze voorstellen. Ook de toetsing aan de verkeersveiligheid is opgenomen. Ze zijn allemaal zeer enthousiast dat ze dat mogen doen, want het objectieveert de discussie. We willen bekijken wie vragende partij is, welke tracés worden voorgesteld. In deze fiche punt men af welke wensen er zijn. Men steekt de route erbij. Voor de duidelijkheid geven we ook nog de studie van Mobiliteit en Openbare Werken mee, waar de universiteit van Hasselt aan heeft meegewerkt. Elke betrokkene heeft dus alle informatie.

Ik heb ondertussen in een dergelijke vrachtwagen gezeten. Hij is inderdaad groot, maar hij heeft acht bewegende assen. Er is de resolutie van het parlement, we proberen een proefproject te starten en we proberen de sector erbij te betrekken.

Met de sector is afgesproken dat de trajectvoorstellen bij mij moeten zijn tegen 6 maart 2009. Misschien vindt u dat laat, maar er moeten fiches worden ingevuld, en de sector gaat daarmee akkoord. Vervolgens zal mijn Agentschap Wegen en Verkeer een screening uitvoeren naar de minimumveiligheidseisen. We moeten nagaan of men de betreffende gegevens wel juist invult. We maken ook de toets met de studie die gebeurd is door het veiligheidscentrum samen met de universiteit Hasselt. Er zal een rijcurvesimulatie gebeuren. Dan zullen we nagaan welke voorstellen we in aanmerking kunnen nemen om als proefproject te dienen.

Het is van belang dat de MORA daarbij wordt betrokken. De MORA heeft een speciale sectie die zich met

deze zaken bezighoudt. Binnen de MORA zijn de stakeholders vertegenwoordigd. Voor mij is het van belang dat we daar ook nog eens het advies van krijgen. Dat is volgens mij de beste werkwijze. Minister Van Brempt is het voor 100 procent eens met die aanpak, en ook de sector is het daar volledig mee eens.

Mocht u er nog aan twijfelen, er zijn ook contacten met belanghebbenden zoals de vertegenwoordigers van de binnenvaart. Ik ben het ook voor 100 procent eens met de passage in de resolutie van het parlement waarin wordt gesteld dat we erop moeten toezien dat de milieuwinst niet wordt weggecompenseerd doordat het spoor en de binnenvaart worden beconcurrereerd. Dat is absoluut niet de bedoeling. Zelfs bij een extreem scenario waarbij de bestaande trafiek die vandaag via het spoor gaat, in het kader van de proef via de weg zou gaan, zou de invloed hiervan op de globale modal shift nauwelijks groter zijn dan 0,00005 percent. Maar zelfs dit zal in deze beperkte proef niet het geval zijn omdat enkel goederenstromen die vandaag reeds over de weg plaatsvinden, in aanmerking zullen komen voor selectie. Iedereen mag de projecten indienen die hij wil, mijn agentschap doet een screening en we leggen dat voor aan de MORA. De modal shift is evident een van de randselectiecriteria.

We hebben nog een juridisch kader nodig. Daarover is er permanent overleg met staatssecretaris Schouppe, die me wel gemeld heeft dat hij zinnens is door te gaan. Ook vanuit Wallonië zijn er tal van vragen. Nu hebben we een strak kader vastgelegd waarbinnen we hopelijk kunnen werken en tot een eindconclusie komen.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord en voor de gedegen aanpak ter zake. Door de manier waarop u de zaak aanpakt, wordt het dossier geobjectiveerd. Er wordt ook rekening gehouden met de verkeersveiligheid, een bekommernis die sommige collega's naar voren hebben gebracht.

Ik heb nog een vraag over de opvolging door Europa. Dit is op Europees vlak een gemiste kans. Als in elk land verschillende normen voor de ecocombi's zouden worden gehanteerd, zou dat bijzonder spijtig zijn. Kan er met de staatssecretaris overleg plaatsvinden om op Europees vlak te pleiten voor eenzelfde aanpak en implementatie in de verschillende lidstaten?

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mevrouw de voorzitter, ik dank u voor het zeer duidelijke antwoord, waaruit een zeer duidelijk plan van aanpak blijkt, met, gelukkig maar, de objectivering van de verschillende routes. U moet me tegenspreken als ik het fout heb,

maar mijn indruk is dat u hebt gevraagd om nieuwe trajecten voor te stellen omdat de E313 te problematisch zou zijn om een proefproject op te laten plaatsvinden.

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

**De heer Eloi Glorieux:** De theorie is dat één van dergelijke superlange vrachtwagens twee gewone vrachtwagens zou vervangen. In de praktijk is het natuurlijk zo dat met de uitbouw van Vlaanderen als transitland – de logistieke roeping van Vlaanderen – er binnen een paar jaar veel meer vrachtwagens op onze wegen zullen rijden dan vandaag. Die zogenaamde winst gaat natuurlijk niet op. De winst die je creëert, is enkel het creëren van ruimte voor nog meer vrachtwagens, met als gevolg dat er nog meer fijn stof, meer CO<sub>2</sub>-uitstoot en meer lawaai op onze wegen zal zijn. Hou alsjeblief op met het verhaal dat de inzet van dergelijke vrachtwagens heel goed is voor het milieu, vooral omdat we in ons land, in vergelijking met andere landen, een tamelijk goed uitgebouwd spoorwegennet hebben. Ik kan me absoluut niet voorstellen, welk traject je ook kiest, dat dat niet in concurrentie zou komen met het vrachtvervoer via de spoorweg. Zo krijg je nog eens het omgekeerde modalshifteffect en nog eens een omgekeerd milieueffect, door vracht van het spoor naar de weg te lokken.

Mevrouw de minister, hebt u een zicht op iets wat u bijzonder na aan het hart ligt, namelijk het effect van de invoering van dergelijke superlange vrachtwagens op de doorstroming op onze wegen? Ik heb niet echt een antwoord gekregen op de vragen die ik heb gesteld. Wat is het draagvlak bij de andere weggebruikers? Hebt u al pogingen gedaan om met hen in overleg te gaan? Hebt u ook met de andere betrokken partners, ik denk aan de Fietzersbond en dergelijke meer, overleg gepleegd? Wat doet u met de afweging van hun argumenten in dergelijke dossiers?

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijnheer Glorieux, het is een utopie te denken dat u het bestaande vrachtverkeer dat er nu op onze wegen is, zult kunnen wegsteken, wegjagen of wat dan ook. Het is ook een utopie te denken dat er geen toename zal zijn in de toekomst. Die zal er zijn. Het is een teken van goed draaiende economie als de wegen redelijk vol zitten. Het enige wat we kunnen doen en wat we met alle collega's samen moeten doen, is het extra transport dat we zullen te slikken krijgen, op een zo verstandig mogelijke manier te laten gebeuren. Ik denk dan inderdaad aan de modal shift, meer vervoer via het spoor en de binnenvaart.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder, mag ik u vragen om te reageren op het antwoord van de minister, anders moeten we een gedachtewisseling organiseren.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Het intrahavenverkeer is hier ook naar voren gebracht. Ik weet dat u proefprojecten afwacht. De suggesties zullen nog niet binnen zijn. Hebt u het aanvoelen dat er interesse is om bijvoorbeeld in de haven van Antwerpen vervoer tussen Linker- en Rechteroever te organiseren met ecocombi's? Het is een van de mogelijke trajecten.

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

**Minister Hilde Crevits:** Geachte leden, het gaat hier om een proefproject. Mijnheer Vandenbroucke, ik sluit vandaag geen enkel tracé uit. Vooraleer we filosoferen over een welbepaald tracé, wil ik eerst zien of er interesse is. Voor een concreet project wil ik weten met welke goederen het zal gebeuren, over welke afstand, hoe frequent enzovoort. Ik sluit niets uit.

Mijnheer Glorieux, voor u heb ik hetzelfde antwoord: het gaat om een proefproject. We moeten bekijken wat de tracés zijn en wat er zal worden vervoerd. Het gaat nog naar de MORA, en u weet wie er allemaal in vertegenwoordigd is. Er is vandaag geen sprake van een veralgemeende invoering, laat me daar duidelijk over zijn. Het maatschappelijk draagvlak onderzoeken voor een veralgemeende invoering van 100 kilometer per uur of een maatschappelijk draagvlak onderzoeken voor een welbepaald proefproject langs een welbepaald tracé, is een zeer groot verschil. Het gaat helemaal niet over een algemene invoering.

Mijnheer de Kort en mevrouw De Ridder, er is zeer veel interesse. Ik heb met de transportfederaties gesproken en ze zijn zeer tevreden met de aanpak. Er is bijzonder veel interesse voor concrete trajecten en er zijn interesses voor intrahaventrajecten. Dat is absoluut mogelijk, ik sluit dat niet uit. Laat ons nu wachten tot ze er zijn en de screening doen.

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

**De heer Eloi Glorieux:** De toename van het aantal vrachtwagens is geen natuurwet, dat is een bewuste keuze die het gevolg is van een beleid dat wordt gevoerd. Mevrouw de minister, u zegt dat het maar over een proefproject gaat. Ik noteer dat. Misschien kunt u ook bij wijze van proef gedurende zes maanden de snelheid op de ringwegen tot 100 kilometer per uur reduceren, dan kunnen we ook evalueren of dat zinvol is of niet.

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

**De heer Flor Koninckx:** Mevrouw de minister, is de Europese harmonisatie meegenomen? Zijn wij gebonden aan bepaalde zaken, zelfs voor een proefproject? Mogen wij bepaalde limieten overschrijden of zijn wij gebonden aan Europese normen? Ik vond de opmerking van de heer de Kort zeer terecht.



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

**Minister Hilde Crevits:** Hoe dan ook moeten we een federale goedkeuring hebben over welk type vrachtwagen op de baan mag komen. Er zijn ook de verkeersveiligheidsvoorwaarden, de randvoorwaarden, maar die hebben wij laten screenen en die zijn allemaal bepaald. Er zijn als ik me niet vergis dertien elementaire vereisten en dan zijn er nog een aantal aanbevelingen. De screening is nu volledig gebeurd. Wat nu voorligt, met alle randvoorwaarden en dergelijke, is na screening. Vooraleer zo een vrachtwagen de weg op kan, moet men een homologatie hebben, en dat is een federale bevoegdheid die wordt uitgeoefend conform gestandaardiseerde regels.

Mijnheer Glorieux, twee dergelijke zware vrachtwagens kunnen de inhoud van drie gewone vrachtwagens vervoeren. U zegt dat het langer en meer zal zijn. Van drie maak je twee. Ik heb ze al gezien en heb erin gezeten. Als je twee vrachtwagens achter elkaar zet en ernaast een lange zware vrachtwagen, dan zie je duidelijk het verschil. Uw opmerking klopt niet. Qua volume is het een pak minder.

Wat het vrachtverkeer op onze wegen betreft, ik hoop dat onze economie en onze bedrijven in de toekomst zullen blijven floreren en dat de crisis daar geen te zware impact op heeft. We moeten een goede en kwaliteitsvolle infrastructuur ter beschikking stellen, zowel langs het water als via de lucht en via de wegen, zodat bedrijven hun economische activiteiten kunnen ontplooiën.

**De voorzitter:** Die aftoetsing van die route wordt aan de aanwezige leden bezorgd. Mijnheer Koninckx, daarin staan ook een aantal relaties met bepaalde richtlijnen van de Europese Commissie aangegeven.

**De heer Jan Peumans:** Ik wil verwijzen naar het short sea shipping. Dat is misschien een ander onderwerp, maar dan heb ik het over de verbinding die er is gekomen tussen Meerhout en Zeebrugge. Die heeft wel het wegvallen van een aantal treinverbindingen tot gevolg gehad.

Ik geef een tweede voorbeeld. Ook Ford Genk wil via de binnenvaart wagens gaan vervoeren, zeer goede wagens overigens. Het gevolg is echter dat een aantal goederentreinverbindingen wegvallen. Dat is een beetje jammer. Dat zou een verkeerd effect zijn. De concurrentie met B-Cargo en dit soort vrachtwagens zou wel eens heel negatief kunnen uitdraaien. Er is de commerciële ingesteldheid van privébedrijven met vrachtwagens, in vergelijking met de manier waarop B-Cargo in een aantal gevallen werkt. Het zou jammer zijn, mocht dat een negatief effect hebben op de binnenvaart of de spoorwegen.

**Minister Hilde Crevits:** Wat die modal shift betreft, is het heel belangrijk dat zeker in het ondersteuningsbeleid voor spoor en water dezelfde lijnen worden getrokken.

Er is ook permanent overleg over. Het kan niet zijn dat een steunmaatregel voor de spoorwegen plots het effect heeft dat de waterwegen niet meer worden gebruikt. Dat zijn heel gevoelige kwesties. Op een aantal plaatsen in Vlaanderen bestaan er inderdaad knelpunten. We overleggen voortdurend om te bekijken hoe we kunnen vermijden dat die zaken op elkaar inwerken. Een ondersteuningsbeleid kan en mag immers niet die bedoeling hebben, als het over de modal shift gaat.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, in verband met het toekennen van een gewestelijke subsidie voor het plaatsen van een tweevoudige elektriciteitsmeter**

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

**De heer André Van Nieuwkerke:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, sinds 2007 is het daltarief voor elektriciteit uitgebreid naar de week-ends. Dat betekent concreet dat vanaf dan de elektriciteitsprijs op weekdays tussen 22 uur en 7 uur en tijdens het weekend ongeveer de helft bedraagt van de prijs op weekdays tussen 7 en 22 uur. Die prijshalvering is echter alleen van toepassing voor gezinnen die beschikken over een tweevoudige tariefmeter. Heel wat gezinnen, waaronder veel gezinnen met een bescheiden inkomen, hebben echter enkel een enkelvoudige tariefmeter en kunnen dus niet van dat voordeel genieten.

De overschakeling van een enkelvoudige naar een tweevoudige tariefmeter vergt, afhankelijk van de kast die werd geplaatst, een eenmalige investering van 160 à 300 euro. De tweevoudige tariefmeter en het lagere daltarief kunnen de gezinnen motiveren om een verschuiving te bewerkstelligen van piekverbruik naar dalverbruik. Bovendien is het dalverbruik ook gunstig met het oog op de Kyotonormen. Dat is ook geweten. Die subsidie voor het plaatsen van dergelijke meters zou best inkomensafhankelijk zijn, met een vrijwel volledige terugbetaling voor bescheiden inkomens. In bepaalde gemeenten is dat al zo.

In die zin zouden de mensen die recht hebben op een OMNIO-statuut, – een nieuw statuut dat sinds 2007 in werking is getreden en afgeleid is van de sociale zekerheid, en waarbij alleenstaanden en gezinnen met een laag inkomen recht hebben op een verhoogde terugbetaling voor gezondheidszorgen – best in aanmerking kunnen worden genomen. Iets dergelijks gebeurt al op andere beleidsdomeinen: zo worden jaarabbonnementen

van De Lijn ook al gelinkt aan mensen die het OMNIO-statuut hebben. Mevrouw de minister, hebt u die mogelijkheid al onderzocht? Bent u eventueel bereid om een dergelijke subsidie te geven?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Nieuwkerke, het daltarief is uitgebreid van de nachtelijke uren tijdens de week en in het weekend tot het hele weekend. Op die manier wordt een stimulans gegeven om het verbruik van de weekdagen niet alleen te verschuiven naar de nachtelijke uren, maar ook naar de volledige weekends. Voor die uitbreiding was het nachttarief bijna de helft goedkoper dan het dagtarief. Dat was vroeger dus zo. Een verschuiving van het piekverbruik naar de daluren heeft het voordeel dat geen extra infrastructuur moet worden ingezet in de piekuren. Dat is dus absoluut een goede zaak.

Als gevolg van die uitbreiding van het nachttarief, en ook door het steeds kleinere verschil in productiekosten tussen daluren en normale uren, is het verschil in eindprijs tussen dal- en piekverbruik alsmaar kleiner geworden. De uitbreiding naar het weekend heeft in die evolutie een belangrijke rol gespeeld. Bij het gebruik van een dubbeltariefmeter werden de prijzen naar boven herzien. Tarieven bij enkelvoudige meting werden, althans wat het effect van de maatregel betreft, niet herzien.

Dat alles heeft tot gevolg dat het vandaag eigenlijk wat minder interessant wordt om van enkelvoudige meting op dubbeltariefmeting over te schakelen. Zelfs als de investeringskosten voor die noodzakelijke nieuwe meter niet zouden moeten worden gedaan, dus zelfs als dat allemaal gratis is, kan het zijn dat de consument er belang bij heeft om toch een enkelvoudige meter te bezitten. Dat hangt af van zijn verbruiksprofiel. Het is immers zo dat bij de meeste leveranciers het dagtarief bij dubbeltariefmeting hoger ligt dan het tarief van enkelvoudige meters.

We hebben dat eigenlijk al eens bekeken. Zolang een individuele consument geen beduidende verschuiving kan realiseren naar dalverbruik, zal hij geen nut halen uit een dubbeltariefmeter. Bij een van de Vlaamse leveranciers is het daltarief zelfs even hoog als het dagtarief. Een verschuiving van het verbruik naar de daluren zal in dat geval voor de klanten geen enkel financieel effect hebben. Bij die leverancier is het dus niet nuttig te investeren in een nieuwe meter. Dat zijn dus de redenen waarom ik meen dat het vooralsnog niet nodig is een algemene subsidieregeling te maken voor de omschakeling naar dubbeltariefmeters. Alles hangt immers af van de persoonlijke situatie van de consument.

– *De heer Joris Vandenbroucke treedt als waarnemend voorzitter op.*

Een subsidieregeling die al dan niet gericht is op gezinnen met een OMNIO-statuut of met een laag inkomen, dreigt gezinnen op het verkeerde been te zetten. Het is vandaag immers niet eenvoudig om uit te maken of men al dan niet baat kan hebben bij een dubbeltariefmeter. Men weet al evenmin zeker of die investering zichzelf ook zal terugverdienen. Precies vooral mensen uit de door u aangehaalde doelgroep, die een heel belangrijke doelgroep is, hebben het zelfs nog wat moeilijker om die afweging te maken.

Dan is er ook nog de kostprijs, die dan in de distributietarieven en uiteindelijk in de stroomprijs zou worden verrekend, en het feit dat die distributietarieven en het prijsbeleid federale bevoegdheden zijn. Daarom is het vandaag niet aangewezen om een algemene verplichting op te leggen.

We blijven dat echter wel volgen. We hebben al bekeken of het nuttig zou kunnen zijn, maar vandaag wegen de voordelen nog niet voldoende door.

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

**Mevrouw Fientje Moerman:** Mevrouw de minister, heb ik u nu horen zeggen dat mensen die een teller hebben voor nacht- en dagverbruik bij dagtarief een hogere prijs betalen dan mensen met enkelvoudige meter? Jarenlang heeft men er mensen op allerlei manier toe aangezet om een dubbeltariefmeter te installeren. Dat was duur. Ik herinner me heel goed dat ik vijf jaar geleden, toen ik deel uitmaakte van de federale regering, naar die kostprijsstructuur heb gekeken. Die kostprijs voor het aanschaffen van een dubbeltariefmeter bevatte bepaalde onverklaarbare elementen. Dat waren geen geringe bedragen. De mensen die zo'n meter hebben geïnstalleerd, zijn eigenlijk enigszins beduvelde, als ik het goed begrijp.

Er is altijd een bepaalde logica gehanteerd voor het installeren van dubbeltariefmeters. Het commerciële en industriële gebruik is tijdens de dag duidelijk veel hoger en 's nachts duidelijk veel lager, dus was het ook goed voor mensen om, als ze konden, gebruik te maken van dat nachttarief. Sinds dat tarief echter geldt voor het hele weekend, zijn uiteindelijk diegenen die op dat aanbod zijn ingegaan om hun verbruik te spreiden, enigszins in de luren gelegd.

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

**De heer André Van Nieuwkerke:** Door de uitbreiding naar de weekends komen die mensen nu inderdaad in de problemen.

De oorspronkelijke bedoeling van mijn vraag was dat ook de zwakkeren daarvan zouden kunnen genieten. We stellen immers opnieuw vast dat zij dat niet kunnen, in

tegenstelling tot diegenen die het niet nodig hebben. Bovendien is het soms duur om zo iets te laten installeren.

Ik ken iemand die het kan betalen. Hij vertelde me het volgende. De mensen van Eandis waren langsgelopen om de meterkast te vervangen. Daar ging het over een enkeltariefmeter. Op zijn vraag of het niet mogelijk was een dubbeltariefmeter te installeren, kreeg hij het antwoord dat dit niet mogelijk was: niet alleen hadden ze die niet bij, maar bovendien was de meterkast niet aangepast en zou het hem 500 euro zou kosten. Ik had het daarnet over 160 à 300 euro, maar de kosten kunnen veel hoger oplopen.

Ik heb de indruk dat er momenteel proefprojecten bestaan met slimme meters. Wat zal het beleid ter zake zijn? Zullen die meters massaal worden verdeeld? Zult u proberen toch een tegemoetkoming te geven voor die mensen die het echt nodig hebben? Als ik u goed begrijp, is een dergelijke tegemoetkoming niet meer zinvol.

**Minister Hilde Crevits:** We moeten een duidelijk onderscheid maken met het tariefbeleid, waarop ik als Vlaams minister geen vat heb. U kunt dat schandalig vinden, maar het tariefbeleid is het tariefbeleid. Ik heb dat destijds ook meegemaakt: toen werd gezegd dat we die verschuiving moesten realiseren. Toen is dat uitgebreid tot de weekends.

Mijnheer Van Nieuwkerke, uw vraag is zeer interessant. We moeten ook durven bekijken wat nu de effecten zijn. Als we nu zien dat die prijzen in de loop der jaren steeds dichterbij elkaar zijn beginnen te liggen, dan moeten we onze ogen openhouden en ons afvragen of het nu nog veel zin heeft daarin te investeren. Dan moet leverancier per leverancier worden bekeken hoe de energie wordt aangeboden. Mensen met een dubbeltariefmeter zullen wellicht nog goede leveranciers vinden, maar altijd moeten de individuele situatie en de leverancier worden bekeken om uit te maken of dat nut heeft.

Wij stellen vast dat de prijsverschillen, die vroeger veel groter waren, steeds kleiner worden. Ik heb daar geen greep op, maar het beïnvloedt natuurlijk wel de vraag of het zinvol is om die dubbeltariefmeters te subsidiëren voor OMNIO-klanten, voor heel kwetsbare klanten. Dat is natuurlijk een politieke beslissing. Dan zeg ik: neen, we zullen die mensen veel meer helpen door het aanpakken van de oorzaken, door energiezuinigheid, in plaats van in het wilde weg een meter te subsidiëren als dat verschil te klein is.

Ik vind smart metering bijzonder interessant. Die technologie evolueert enorm. Ik verwacht er veel van, maar vandaag staan we nog niet zo ver dat het een grote meerwaarde betekent om die smart meters overal te plaatsen bij kwetsbare gezinnen. We houden het in het oog. Ik vermoed dat die verfijning zich zal doorvoeren.

Dat zal niet enkel gebeuren bij de smart meters, maar ook bij de netten. Als je zonnepanelen hebt, kun je overschotten zonder problemen injecteren. Dat is de toekomst. Daar moeten we naartoe.

Het is toch fantastisch als je in plaats van de meterstanden op een papier te moeten laten invullen, een autootje door de straat kunt laten passeren dat alle gegevens digitaal oplaadt. Het is een zeer interessant verhaal, van energie en technologie. We volgen dat op. Maar op het moment dat je ondersteunt dat kwetsbare gezinnen systematisch zo'n metering krijgen, moet je wel zeker zijn dat de technologie op punt staat. We hebben nog wat tijd nodig, maar het zijn zeer interessante pistes.

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

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de ondersteuning van energievriendelijke investeringen**

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

**Mevrouw Fientje Moerman:** Mevrouw de minister, diverse beleidsniveaus hebben tot op vandaag investeringen in fotovoltaïsche zonnepanelen of pv-installaties via subsidies en allerhande tegemoetkomingen aan particulieren en bedrijven ondersteund. U hebt een antwoord gegeven op vraag nummer 706 van de heer Decaluwe van 29 mei 2008. Daarin staat dat het geïnstalleerde vermogen van pv-installaties in 2006 verdubbelde en in 2007 vertienvoudigde.

Ik stel vast dat op het Vlaamse niveau naast het subsidiebeleid voor investeringen in pv-installaties steeds meer aandacht wordt besteed aan energiebesparende investeringen. Ik kijk naar uw beleid dat u mijn inziens terecht hebt gepromoot met drie gemakkelijk verstaanbare maatregelen: dakisolatie, dubbel glas met een lage K-waarde en een hoogrendementsverwarmingsetel.

Mevrouw de minister, kunt u een cijfermatige ondersteuning geven voor de keuze, waaronder uiteraard de impact op CO<sub>2</sub>-uitstoot? In het licht van de aan België opgelegde hernieuwbare-energie doelstelling van 13 procent, waarvan we nog niet weten hoe ze over de gewesten wordt verdeeld, maar die er wel komt, hoe zult u deze doelstelling trachten te behalen? Zou u nog meer inzetten op energiebesparende maatregelen, of zou u opteren voor bijkomende productiecapaciteit waarbij van hernieuwbare energiebronnen gebruik wordt gemaakt? Terugkoppeling naar de enorme evolutie in

pv-installaties, hoe belangrijk zullen of kunnen pv-installaties zijn in het behalen van de doelstellingen voor hernieuwbare energie?

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

**De heer Eloi Glorieux:** We moeten alle opties maximaal benutten: inzetten op rationeel energiegebruik, namelijk trachten ons verbruik zo efficiënt mogelijk te organiseren om het te verminderen, en daarnaast zoveel mogelijk energie opwekken via hernieuwbare energiebronnen. Het een zou niet in concurrentie met het andere mogen staan. Dat kunnen we ons niet permitteren: we hebben beide nodig.

Fotovoltaïsche zonnepanelen krijgen op dit ogenblik heel gulle ondersteuning. Zeker in een beginfase, en in Vlaanderen zitten we in een beginfase, is dat nodig. Decennialang tot op de dag van vandaag is heel intensief vanuit België, maar ook vanuit grote internationale instellingen, zoals het Internationaal Atoomenergie Agentschap en Euratom, kernenergie bevoordeeld door middel van subsidies. Het is dan ook niet onverstandig om nu de zonne-energiesector dergelijke gulle subsidies te verlenen. Dat is niet houdbaar op lange termijn. Daarmee ben ik het eens.

Nogmaals, in Luxemburg zat men in 2007 aan 51 watt per inwoner aan zonnepanelen. In België zat men toen amper aan 1,4 watt per inwoner. Er is inderdaad het voorbije jaar een verdriedubbeling geweest. Dat is heel positief, maar dan zitten we nog maar aan 5,5 watt.

Zonne-energie zal op lange termijn een veel belangrijkere rol spelen in onze energievoorziening en dus ook een veel belangrijkere bijdrage leveren aan de vermindering van uitlaatgassen. Om dat mogelijk te maken, is het verantwoord dat wij vandaag deze hoge subsidies hebben.

Toch ben ik het volledig eens met mevrouw Moerman dat we moeten onderzoeken hoe ver we daarmee gaan. Na verloop van tijd moet er misschien een afbouwscenario worden opgesteld. Dat moet goed gecommuniceerd worden zodat mensen niet in paniek raken. Wie al zonnepanelen heeft gezet, houdt de twintig jaar garantie. Maar wie er volgend jaar of binnen enkele jaren op ingaat, zal dat aan andere voorwaarden doen. De sector is het daar ook mee eens. Ik zou niet willen dat we de boodschap geven dat men beter stopt met zonne-energie omdat de impact gering is.

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

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, het zijn boeiende uiteenzettingen. Onze meningen zitten niet zo ver uit elkaar. Zonne-energie is een zeer belangrijk middel om onze doelstellingen voor hernieuwbare energie tegen 2020 te halen. De nieuwe doelstelling voor België is 13 procent. Die moet worden gerealiseerd, zowel door de

federale overheid als door de gewesten. Windenergie op zee is een federale bevoegdheid. Ik betreur dat. Als we morgen zeggen dat de investeringen op zee een Vlaamse bevoegdheid worden, zal ik er zeer gelukkig mee zijn.

In 2005 werd door VITO een potentieelstudie uitgevoerd naar waar we in een proactief scenario, dus geen business as usual, kunnen staan in 2020. Men had bestudeerd dat er in 2020 ongeveer 2139 megawatt elektriciteit uit hernieuwbare energie zou kunnen komen, bijstook in bestaande kolencentrales uitgezonderd. Daarvan zou volgens VITO 453 megawatt uit zonne-energie kunnen komen. Die studie voorzag dat er tegen eind 2008 ongeveer 4 megawatt aan fotovoltaïsche zonne-energie geplaatst zou zijn. Uit de cijfers van de VREG blijkt dat er vandaag al meer dan 60 megawatt geïnstalleerd is. Het is sneller gegaan. De heer Glorieux vindt het niet erg snel. Maar het is al een pak sneller dan men toen had gedacht. Het ondersteuningsbeleid heeft absoluut effect. Het kan ons ook met vertrouwen doen besluiten dat fotovoltaïsche zonne-energie een niet te verwaarlozen en zelfs een noodzakelijke bijdrage zal leveren in de productie van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen.

Als we de prijzen vergelijken, zien we dat fotovoltaïsche zonnepanelen vandaag nog duur zijn. Als we de energiebesparing eraan legt en andere hernieuwbare energiebronnen bekijkt, verklaart dit waarom de steunmaatregelen ten bedrage van 450 euro per megawattuur gedurende 20 jaar gelden. Daarnaast gelden de federale investeringsaftrek en de premies die eventueel nog door lokale besturen worden gegeven.

De prijzen zijn echter aan het zakken. In Vlaanderen zijn de gemiddelde prijzen voor zonnepanelen de afgelopen jaren gedaald van meer dan 8000 naar minder dan 6000 euro per kilowatt. Er worden ook steeds meer particuliere installaties geplaatst voor 5000 euro per kilowatt. Voor grote installaties liggen de prijzen rond 4000 euro per kilowatt.

Daarnaast zijn de elektriciteitsprijzen gestegen. Het Internationaal Energieagentschap verwacht een verdere stijging van de energieprijzen. Eens de huidige economische crisis vermindert, denkt men dat de energievraag opnieuw zal stijgen en dat de goedkope ontginbare gas- en olievoorraden ook zullen dalen. Er zijn pieken en dalen, maar op langere termijn valt er een stijging van de prijzen te noteren. Als gevolg van dit alles neemt het belang van de zonne-energie toe. Vandaar dat bijna alle Europese lidstaten ambitieuze steunprogramma's vooropzetten. Als ook in Amerika het steunprogramma effectief doorgang vindt, zullen er hele velden met zonnepanelen ontstaan.

Voor 2006-2007 staat België op de 13de plaats – op 27 – wat het geïnstalleerd vermogen zonnepanelen per inwoner

betreft. Voor 2008 worden de cijfers in april 2009 bekendgemaakt. Ik verwacht een sterke groei en België zal dan ook hoger eindigen. De groei zet zich natuurlijk overal wat door, maar we hebben een grote sprong gemaakt. Ik verwacht dus dat we vooruit zullen gaan.

VITO stelt op dit ogenblik de prognoses op tot 2020. Ze hadden dat al gedaan voor 2005. Het zou goed zijn deze met de realiteit te vergelijken. We zullen uit de actualisatie van de cijfers besluiten wat het potentieel voor de toekomst zal zijn.

Wat de steunbedragen betreft, is het belangrijk om deze aan te passen. Het is al door de heer Glorieux en mevrouw Moerman aangehaald. Dat zal ook gebeuren, maar op een zorgvuldige wijze. Wie al geïnvesteerd heeft, of dit jaar investeert, krijgt gedurende twintig jaar een bedrag van 450 euro per megawattuur. Als deze bedragen volgend jaar of later wijzigen, zal opnieuw duidelijk worden gecommuniceerd dat de steunbedragen in de loop van die twintig investeringsjaren niet zullen wijzigen. Het is belangrijk om de beloofde steun niet halverwege te wijzigen of af te schaffen. Er zijn garanties nodig. Wie op een bepaald ogenblik investeert, moet de garantie krijgen dat hij steun ontvangt voor de hele termijn. We zullen ons heel strikt aan deze principes houden.

**De voorzitter:** Mevrouw Moerman heeft het woord

**Mevrouw Fientje Moerman:** Ik dank de minister voor haar antwoord. We zitten allemaal niet zover van elkaar. Ik vind één ding spijtig, en ik verwijs hier naar uw antwoord van daarnet over de dubbele meter. Als er maar een welbepaald bedrag beschikbaar is voor overheidsfinanciering, helpt men de mensen misschien beter op een andere manier dan met een dubbele meter die qua prijsverschil niet veel oplevert. Als er maar een beperkt bedrag beschikbaar is voor energiebesparingen, moet dat bedrag zo efficiënt mogelijk worden uitgegeven.

Er is een ongelooflijke stijging van het aantal geplaatste zonnepanelen waargenomen. Ik zie in mijn eigen dorp her en der zonnepanelen verschijnen: zelfs op dakhellingen van huizen die niet naar het zuiden gericht zijn. Zelfs bij huizen die dateren van 40 à 50 jaar geleden, waar nog enkel glas in steekt, zie ik ze. Dat vind ik erg. U kent mijn standpunt. Dat de subsidiëring in het begin hoog wordt gehouden, begrijp ik. Men moet de mensen die slim genoeg waren om er heel vroeg in te stappen, ook rechtszekerheid bieden. Dat is correct. Men moet hun een garantie bieden; anders doen de mensen dat niet meer en wordt de indruk gecreëerd dat de overheid de mensen in de luren legt. Dat mag zeker niet gebeuren. Er moet rechtszekerheid worden geboden als mensen in zulk een investeringsschema stappen.

Maar vooraleer mensen daarin stappen, moeten ze de juiste maatregelen treffen die een minimale vorm van

energierationaliteit in de eigen woning realiseren. U klopt terecht keer op keer op dezelfde nagel. Als men voor 2000 euro een dak kan isoleren, wat de grootste besparing met zich meebrengt, moeten de mensen wel eerst deze uitgave plannen alvorens zwaar gesubsidieerde zonnepanelen op hun dak te plaatsen.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Zonnepanelen blijven hoe dan ook de kers op de taart. Ze moeten als laatste maatregel worden ingevoerd. Misschien is het een goed idee om bij de criteria die in aanmerking komen voor subsidies, op te nemen dat het huis moet beantwoorden aan een bepaalde energieprestatie vooraleer men er effectief gebruik van kan maken. Zo worden mensen effectief aangespoord om eerst te investeren in de andere maatregelen en nadien uiteindelijk ook in zonne-energie.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord

**Minister Hilde Crevits:** U haalt iets heel interessants aan. Ik wil toch de puntjes op de i zetten. We geven in Vlaanderen nul euro investeringssteun uit voor zonnepanelen. Wie investeert in zonnepanelen, geniet een fiscale aftrek. Die aftrek mag nu, door toedoen van de laatste besluiten, over vier jaar worden gespreid. Vlaanderen heeft daarover niets te zeggen. Nu mag je een investering in zonnepanelen over vier jaar aftrekken. Daar zijn geen federale voorwaarden aan verbonden. Als je voorwaarden oplegt, moet je ze volgens mij bij de belastingaftrek opleggen. Maar Vlaanderen geeft geen investeringssteun voor zonnepanelen. Die was er vroeger wel om de pioniers te steunen. Nu geeft Vlaanderen geen investeringssteun maar een opbrengststeun. Als je je zonnepanelen langs de verkeerde kant legt, dan is dat heel jammer want dan zullen ze minder opbrengen, en dan krijg je ook minder ondersteuning. Dat is een verstandig beleid. Als je je factuur over vier jaar kunt spreiden, moet je daar een rem op bouwen. Wij kunnen dan niet zeggen dat je om investeringssteun te krijgen je dak moet isoleren.

Ik ben absoluut vragende partij om voor de zaken waarvoor de gewesten bevoegd zijn, alle mogelijkheden te krijgen. Dat zou ons zelfs kunnen toelaten om slimme premies uit te voeren. Dat doen we nu met de premie voor niet-belastingbetalers. Wij vinden het niet eerlijk dat mensen die geen belastingen betalen – vaak zijn dat oude mensen die in oude huizen wonen –, niet kunnen genieten van de federale belastingaftrek. Dus hebben we een premie ingevoerd en we hebben die premie slim gemoduleerd: wie eerst zijn dak aanpakt, krijgt verhoudingsgewijs een beetje meer. Dat is een goed energiebesparingsbeleid. Maar wij hebben vandaag niet alle hefboomen om daar in te grijpen. Ik heb daarover al heel wat dialogen en debatten gevoerd. Ik ben absoluut vragende partij. Zonnepanelen kunnen

niet op een niet-geïsoleerd dak. Dat is te gek om los te lopen. Je moet eerst het dak isoleren en dan zonnepanelen plaatsen. Maar eerst moet je ervoor zorgen dat het aftrekregime goed gemoduleerd is.

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Mevrouw de minister, worden er buiten windenergie en die fotovoltaïsche cellen nog andere hernieuwbare energiebronnen van ondersteund?

**Minister Hilde Crevits:** Wij hebben een lijst met alle alternatieve vormen van energie-opwekking die worden ondersteund. De groenestroomcertificaten worden gegeven volgens de onrendabele piek. Je hebt alle min of meer ondersteunbare vormen van alternatieve of hernieuwbare energieopwekking: windmolens, biomassa, enzovoort. Daarvoor bestaat het groenestroomcertificatenstelsel.

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

---



