

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



Zitting 2005-2006

20 december 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Eloi Glorieux en Jos Stassen, mevrouw Vera Dua, de heer Rudi Daems,
mevrouw Mieke Vogels en de heer Jef Tavernier –

betreffende de invoering van een snelheidsbeperking voor vrachtwagens

HOORZITTING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Herman Lauwers**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Herman Lauwers, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Flor Koninckx, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

575 (2005-2006)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

	Blz.
1. Hoorzitting met VITO	4
2. Hoorzitting met Febetra	11
3. Hoorzitting met SAV	14
4. Hoorzitting met Steunpunt Verkeersveiligheid	17

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux e.a. betreffende de invoering van een snelheidsbeperking voor vrachtwagens op woensdag 23 november, dinsdag 6 december en dinsdag 13 december 2005.

Op vraag van meerdere fracties besliste de commissie een hoorzitting te organiseren over dit onderwerp. Deze hoorzitting met VITO, Febetra, SAV en Steunpunt Verkeersveiligheid vond plaats op dinsdag 6 december 2005. De federatie UPTR die niet uitgenodigd werd voor deze hoorzitting, kon zijn bemerkingen schriftelijk aan de commissie bezorgen. Deze opmerkingen werden vooraf aan de leden bezorgd.

1. HOORZITTING MET VITO

1.1. Uiteenzetting

Mevrouw Ina De Vlieger, expert Verkeer en Milieu, Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek: Ik zal vooreerst de problemen schetsen en daarna de opdracht van het kabinet van minister Kathleen Van Brempt toelichten. Ik zal dan de studieafbakening, de aanpak en de resultaten verduidelijken.

Binnen het Kyoto-protocol heeft België zich ertoe verbonden om tegen 2010 de uitstoot van broeikasgassen te reduceren met 7,5 procent ten opzichte van 1990. In het protocol staan er geen transportdoelstellingen. Vlaanderen heeft wel specifieke doelstellingen geformuleerd: een status-quo van de CO₂-uitstoot in 2010 ten opzichte van 1990. Ook voor andere dan broeikasgassen zijn er belangrijke doelstellingen, die vastgelegd zijn in de Europese richtlijn EC/2001/81. Daarin staan nationale emissieplafonds voor NO_x, NMVOC, SO₂, NH₃. De richtlijn heeft geleid tot specifieke Vlaamse doelstellingen.

Ik zal nu de huidige stand van zaken toetsen aan de doelstellingen. Uit de berekeningen blijkt dat sinds 1990 de uitstoot van CO₂ gestaag stijgt. In vergelijking met 1990 is de CO₂-uitstoot in 2003 met 24 procent toegenomen. Dat is in tegenspraak met de doelstelling van een stagnering. In 2003 was 37 procent van die uitstoot afkomstig van goederenverkeer over de weg.

Niettegenstaande de NO_x-emissies de jongste jaren sterk gedaald zijn, worden ook op dat vlak de

Vlaamse doelstellingen niet gehaald. Voor de uitstoot van NMVOC zal normaal gezien de doelstelling van het transport wel gehaald worden. Voor PM10 zijn er momenteel nog geen doelstellingen op emissieniveau. Er is een daling, maar PM10 is zeer schadelijk voor de gezondheid. De daling van SO₂ is ook van dien aard dat het probleem opgelost lijkt.

De CO₂-uitstoot is dus het grote probleem. De stijging tussen 1990 en 2000 was aanzienlijk, nadien is de stijging minder sterk. Als er geen nieuwe maatregelen genomen worden op Europees, nationaal of Vlaams niveau, zal de uitstoot gestaag blijven stijgen tot 2020. We zijn dus nog ver af van de stagnering op het niveau van 1990.

Het kabinet van minister Van Brempt vroeg het VITO om het effect van drie scenario's op het brandstofverbruik en de emissies te evalueren. Een eerste scenario is een snelheidsbeperking voor vrachtwagens van 90 km/u naar 80 km/u op autosnelwegen. Een tweede scenario is een snelheidsbeperking van 100 en 110 km/u naar 80 en 90 km/u voor 12-tonners op autosnelwegen. De snelheid van vrachtwagens boven de 12 ton is immers begrensd zodat ze niet sneller dan 90 km/u kunnen rijden. Vrachtwagens minder dan 12 ton mogen niet sneller rijden, maar kunnen dat wel. We hebben het effect berekend als ze zich aan de snelheidsbeperking zouden houden. Een derde scenario is een eerder kwalitatieve inschatting van het effect van een veralgemening van het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen.

Het studiegebied is het evalueren van het brandstofverbruik, CO₂, NO_x en PM-uitstoot van vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op de autosnelwegen in Vlaanderen. Omdat het gaat over dieselverbruik zijn brandstofverbruik en CO₂-uitstoot sterk verbonden. We hebben het effect op transportstromen, de implicatie op de verkeersveiligheid, de economische analyse en het afwegen van verschillende maatregelen niet bestudeerd.

Voor de snelheidsreductie zijn we voor de bestudering van de invloed op brandstofverbruik en emissies uitgegaan van drie invalshoeken. Vooreerst hebben we gebruik gemaakt van het macroscopische model TEMAT. Daarbij zijn alle kilometers, gereden op de autosnelwegen in Vlaanderen in rekening gebracht. De technische specificaties van de vloot zijn gebaseerd op de Vlaamse voertuigen. We veronderstellen dat buitenlandse voertuigen aan dezelfde technische specificaties van euroklasse, milieuklasse enzovoort voldoen. Momenteel kan dat een onderschatting zijn

maar vanaf 2010-2020 zullen de huidige kandidaat EU-landen ook aan de strenge Europese normen voldoen. In het model werden vier klassen onderscheiden namelijk de tonklassen 3,5-7,5 ton, 7,5-16 ton, 16-32 ton en boven de 32 ton. Een tweede aanpak was de microsimulatie met het VeTESS-model. Het model bestudeert een specifiek voertuig met een eigen snelheidsprofiel en karakteristieken alsook het schakelgedrag van de bestuurder. Een derde invalshoek was een enquête bij de automobielconstructeurs. Voor het derde scenario, namelijk het effect van een algemeen inhaalverbod, is enkel een kwalitatieve inschatting gebeurd.

De automobielconstructeurs hebben zelf gevraagd om de enquête te laten beantwoorden door de Europese overkoepelende organisatie ACEA. Onze vragen zijn eind september besproken op de expert group meeting ACEA. Het betrof volgende vragen. Bij welke snelheid zijn vrachtwagens het meest brandstofefficiënt? Zijn er verschillen in Europa? Zijn er verschillen naargelang merk? Hoe zit het met vrachtwagens uit de lagere gewichtsklasse?

Vooraleer de resultaten van de studie voor te stellen wil ik toch wijzen op het verschil tussen de gewichtsklassen. Hun aandeel in de emissies verschilt grondig. Zowel voor CO₂, NO_x als PM zijn de zware vrachtwagens, vaak voor internationaal transport, verantwoordelijk voor het grootste deel van de uitstoot. Zij rijden immers ook het meeste aantal kilometers op de autosnelwegen. Het is dus belangrijk om het effect van maatregelen op de +32-tonners na te gaan.

Voor scenario 1, een snelheidsbeperking van 90 naar 80 km/u, is het duidelijk dat voor alle gewichtsklassen de CO₂-uitstoot daalt. Naargelang de tonklasse bedraagt de daling 5 tot 15 procent. De daling is kleiner naargelang de vrachtwagen zwaarder is. Voor het vlootgemiddelde is er slechts een daling van 6 procent omdat de zware vrachtwagens verantwoordelijk zijn voor een groter aandeel in het wegvervoer. Bij dieselbrandstof is de CO₂-uitstoot sterk gelieerd met het brandstofverbruik, dus geldt er ook een daling van het brandstofverbruik. Bij NO_x is er meer variatie, een snelheidsbeperking veroorzaakt bij zware vrachtwagens zelfs een stijging van de uitstoot. Ook voor PM is er in sommige tonklassen een stijging. Voor beide factoren is het door de onzekerheid over emissiefactoren niet duidelijk of snelheidsbeperking een negatief of positief effect heeft.

Scenario 1 heeft dus zowel positieve als negatieve effecten. Het is echter niet mogelijk om zomaar CO₂, NO_x en PM op te tellen, er is een afweging nodig.

Dat is gebeurd bij middel van de milieuschadencosten. Dat zijn externe kosten van luchtverontreiniging die de kosten bepalen van de uitstoot van verontreinigende stoffen op volksgezondheid en milieu. Het is een veelgebruikte, Europees aanvaarde methodologie. Bij die analyse is er ook een onzekerheidsanalyse gebeurd, zowel op de emissiefactoren als op de schadecost zelf. Het resultaat is dat VITO een milieuvoordeel van enkele miljoenen euro per jaar verwacht.

Het tweede scenario is de daadwerkelijke beperking van de snelheid van 12-tonners tot 90 of 80 km/u. De CO₂-uitstoot daalt naarmate de snelheidsgrens strenger wordt. Ook voor de uitstoot van NO_x is er een daling. Voor PM is moeilijker te bepalen of de invloed positief is. Op het eerste zicht heeft het dus een groter effect om de 12-tonners aan te pakken, maar aangezien de kleinere vrachtwagens minder kilometers afleggen, is het effectiever om voor het volledige vrachtwagenpark een snelheidsbeperking van 80 km/u in te voeren.

Voor het onderzoek van de individuele vrachtwagens zijn vier types voertuigen uitgekozen: Iveco Eurocargo 7,5 ton, Iveco Eurocargo 12 ton, MAN 30 ton en Scania 30 ton. De CO₂-uitstoot van alle modellen stijgt naarmate de snelheid stijgt. Voor de zwaardere vrachtwagens zijn er geen emissies voor meer dan 90 km/u omdat ze die snelheid niet halen. De microsimulaties bevestigen de resultaten van de macrobenadering. Bij een beperking van de snelheid dalen de emissies van alle modellen. Op die resultaten is er een onzekerheidsanalyse gebeurd: voor CO₂ was er altijd een daling, in sommige gevallen is er voor NO_x een stijging, voor PM is de onzekerheid nog groter.

ACEA heeft ons bevestigd dat een snelheidsverlaging van 90 naar 80 km/u doorgaans resulteert in een verlaging van het verbruik. De aandrijflijnen voor langafstandsvervoer zouden het meest efficiënt zijn bij snelheden tussen de 80 en 85 km/u. Dat zou volgens ACEA gelden voor alle merken en voor alle Europese landen. In vele Europese landen geldt immers al de maximumsnelheid van 80 km/u.

Over de effecten van een inhaalverbod voor vrachtwagens heeft VITO heel weinig wetenschappelijk onderbouwde literatuur gevonden. Het is alleen mogelijk om algemene verwachtingen te formuleren. We verwachten dat het geen of slechts een minimaal effect zal hebben op het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot. We verwachten een gelijkaardig effect van een verbeterde handhaving van het bestaande inhaalverbod. Het inhaalverbod als flankerende maatregel bij de snelheidsbeperking tot 80 km/u zou volgens ons

die maatregel versterken: een positief effect op CO₂-uitstoot en een onzekere invloed op NO_x en PM.

De cijfers over de knelpunten dateren van MIRA 2004. De cijfers voor 2005 zijn beschikbaar, maar mogen nog niet bekendgemaakt worden. Over veertien dagen zullen de resultaten terug te vinden zijn op volgende website: www.vmm.be/mira. Op www.mobielvlaanderen.be/pdf/persberichten/eindrapporto-vito.pdf is ons rapport terug te vinden.

1. 2. Vragen door de leden

De heer Jan Peumans: De besluiten zijn niet helemaal in overeenstemming met de onderzoeksresultaten. In het besluit staat dat de verlaging van 90 naar 80 km/u over de hele lijn positief te noemen is. Bij scenario 1 staat dat alle bronnen aangeven dat een snelheidsverlaging van 90 naar 80 km/u voor vrachtwagens op autosnelwegen zal resulteren in een daling van verbruik, dus ook van CO₂-emissie. Wat wordt bedoeld met alle bronnen?

Het VITO schrijft ook dat er voor NO_x en PM volgens de verschillende bronnen geen eenduidig verband is. Hoe groter de tonnage, hoe slechter de resultaten.

Mevrouw Ina De Vlieger: De bronnen staan vermeld in bijlage A van ons rapport. De studie is niet alleen gebaseerd op de modellen van VITO en de enquêteresultaten van ACEA, maar ook op contacten met Europese netwerken. Enerzijds is er Artemis, een Europees project, dat onze onderzoeksresultaten bevestigt. Voorts gebruiken de meeste Europese emissie-inventarissen de Copert-methode. Ook die is geëvalueerd om er conclusies uit te trekken. Een recente IEA-studie over energiebesparing meldt ook dat een snelheidsreductie van meer dan 100 tot 80-90 km/u leidt tot een verlaging van de CO₂-uitstoot. Het ontbreken van een eenduidig verband voor NO_x en PM is te wijten aan de onzekerheid op emissiefactoren.

De heer Jan Peumans: In de conclusies worden een aantal bevindingen afgezwakt. Er staat dat de kans groter is dat de snelheidsbeperking van 90 naar 80 km/u voor zware vrachtwagens een globaal milieuvoordeel heeft dan een milieunadeel. Voor de toekomst is de kans aanzienlijk groter dat de snelheidsbeperking een milieuvoordeel heeft. Kan de spreker die conclusie onderbouwen? Ten slotte zegt het VITO dat de grootte van een milieuvoordeel erg onzeker is maar in de grootteorde van enkele milioe-

nen euro per jaar ligt. Hoe is de milieuschade berekend?

Bij scenario 2 staat er dat een snelheidsbeperking tot 90 en 80 km/u bij lichte vrachtwagens, dus onder de 12 ton, positieve milieueffecten heeft waarvan de absolute grootte echter veel kleiner is dan de effecten van scenario 1, dat wegens het kleinere aantal kilometers afgelegd in Vlaanderen met vrachtwagens onder de 12 ton. Waar komen de cijfers over het aantal kilometer per soort vrachtwagen vandaan?

Mevrouw Ina De Vlieger: De cijfers over het aantal kilometers komen van de FOD Mobiliteit & Verkeer.

De heer Jan Peumans: Kan men op basis van het Artemisprogramma een overzicht geven van de situatie in de andere Europese landen? In Nederland wil men een aantal experimenten doen, maar daar gaat het niet alleen om de vrachtwagens, maar ook over de rest van het verkeer. Men wil bijvoorbeeld de snelheid reduceren op ringwegen rond de vier grootste steden van Nederland.

Mevrouw Ina De Vlieger: In oktober was er een expertmeeting met de mensen van Artemis. Ze hebben gewoon de gunstige effecten van de snelheidsverlaging naar 80 km/u bevestigd. Ze zeiden ook dat een verdere verlaging tot 70 km/u dan weer negatieve effecten zou hebben. Ook de autoconstructeurs bevestigen ons dat de snelheid van 80-85 km/u het meest efficiënt is.

De positieve effecten van die snelheidsverlaging op brandstofverbruik en CO₂-uitstoot zijn zeker. De effecten op NO_x en PM-uitstoot zijn niet duidelijk. Omdat het verschillende vervuilende stoffen met andere effecten betreft, is een afweging nodig. Daarvoor bestaat er een methodologie, gebaseerd op externe kosten, waarbij aan elke ton emissiestof een kost gerelateerd kan worden. Er wordt niet alleen rekening gehouden met de emissies, maar ook met de bevolkingsdichtheid, de blootstellingseffecten en de kosten. VITO gebruikt altijd de meest geüpdate externe-methodologie. De externe milieukosten voor CO₂ bedragen bijvoorbeeld 25 euro per ton uitstoot. De kosten voor NO_x en PM variëren naargelang de plaats waar de stoffen uitgestoten worden: in steden is dat hoger dan op autosnelwegen, gezien de lagere bevolkingsdichtheid.

De heer Jan Peumans: Hoe worden NO_x en PM berekend?

Mevrouw Ina De Vlieger: We hebben de waarden voor NO_x en PM in landelijke omgeving gebruikt.

De grafiek over het aandeel van de gewichtsklassen in de emissies bewijst dat de minder zware vrachtwagens slechts een klein deel van de uitstoot voor hun rekening nemen. De vervuiling is vooral afkomstig van de zwaardere vrachtwagens. Die rijden ook de meeste kilometers, meer dan 60 procent. Een snelheidsbeperking van de 12-tonners heeft een gunstig effect per vrachtwagen. Voor de totale emissies is het effect veel kleiner dan een maatregel voor de grote vrachtwagens.

De heer Jul Van Aperen: Hoe heeft men één en ander bestudeerd, met reële proefnemingen op de weg met verschillende soorten vrachtwagens, of enkel op basis van theoretische modellen? Een MAN 30 ton is dezelfde vrachtwagen als een MAN 40 ton en een MAN 16 ton, namelijk een MAN 403 PK. De Scania 400 PK is dezelfde voor 16, 32 of 40 ton. Een Scania 30 ton is een begrip dat in de transportwereld niet gehanteerd wordt. De vrachtwagens die als voorbeeld genomen worden, voldoen niet meer aan de huidige milieunormen. Ze zijn momenteel niet meer verkrijgbaar, want het zijn Euro-2-motoren. Gebruik van nieuwere generaties Euro-3- en Euro-4-motoren veroorzaakt op zich al een uitstootreductie van respectievelijk 50 en 25 procent. Snelheidsreductie heeft bij oudere modellen natuurlijk een veel grotere uitstootvermindering tot gevolg dan bij nieuwere vrachtwagens. Waarom neemt men die oudere voertuigen als uitgangspunt?

Het is opvallend hoeveel veronderstellingen en verwachtingen in de studie geformuleerd worden. Er is sprake van simulaties, conversies. Er wordt niet gesproken over vaststellingen of metingen, pas dan is er een wetenschappelijke studie. De manier van formuleren maakt dat het lijkt alsof de resultaten op voorhand vaststonden.

Mevrouw Ina De Vlieger: We hebben zowel gewerkt met proefnemingen als met modellen. TEMAT is een macroscopisch model voor het volledige Vlaamse wagenpark. We kopen de gegevens jaarlijks aan bij de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen. We delen die voertuigen op in euroklassen. Voor prognoses houden we ook rekening met de nieuwe vrachtwagens, bijvoorbeeld de Euro-5-voertuigen. We houden dus wel degelijk rekening met de technologische vernieuwing van het wagenpark.

De basisgegevens zijn de meest relevante van Vlaanderen, bijvoorbeeld de statistieken van de DIV. Voor de voertuigkilometers gebruiken we de officiële cijfers

van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Verkeer. De studie is uitgevoerd in augustus-september 2005 en gebaseerd op het statistische jaar 2004. Er zijn gewoon geen recentere gegevens. De inputgegevens van het macroscopische model zijn dus up to date en realistisch. De emissiefactoren zijn de Coper III-functies. Via de internationale netwerken, COST- en Artemiswerkgroepen hebben we die kunnen bijstellen wat betreft emissiefactoren. Wetenschappelijk valt daar niets op aan te merken. Bij emissiefuncties zijn er altijd onzekerheden. Wetenschappers kunnen niet altijd ja of neen antwoorden en politici hebben graag dergelijke antwoorden.

Het microscopische model bekijkt bepaalde voertuigen. Het betreft zware vrachtwagens. Het is heel moeilijk om vrachtwagens te vinden waarop metingen uitgevoerd kunnen worden. De metingen op die vrachtwagens zijn twee jaar geleden gebeurd in het kader van een Europees project. Er zijn snelheidsprofielen gemeten. Er is een VOEM-systeem (VITO's Op-de-weg Emissie- en Energie Meetsysteem) ingebouwd om de emissies te meten. Aan de hand van de VOEM-metingen en buitenlandse metingen is er een microsimitatiesysteem VeTESS ontwikkeld om een voertuig op rit- en voertuigspecificaties en schakelgedrag te kunnen modelleren.

Het betreft inderdaad Euro-2-vrachtwagens. Het is een trend, ook op Europees vlak, om niet meer zoveel geld uit te geven aan metingen. Dat is een probleem voor onderzoekers. Eenendertig procent van de zware vrachtwagens zijn Euro-2-vrachtwagens, 24 % Euro-3. Het effect een snelheidsbeperking van 90 naar 80 km/u moet niet in absolute maar wel in relatieve waarden beoordeeld worden. De daling bij zowel Euro-2- als Euro-5-vrachtwagens moet relatief bekeken worden. Verder hebben de euroklassen vooral effect op NO_x - en PM-emissies en niet op CO_2 .

In het macroscopische model zitten alle euroklassen vervat en daarin wordt aangetoond dat een snelheidsbeperking de CO_2 -uitstoot reduceert. Dat wordt bevestigd door het microsimitatiemodel. Dat is voldoende qua wetenschappelijke onderbouw.

De heer Jul Van Aperen: In de uiteenzetting is sprake van de totale emissie, en nu zegt de spreker dat de uitstootbesparing van een Euro-2- en een Euro-3-motor relatief hetzelfde is. Uiteindelijk gaat het toch over de totale emissies en de invloed op het milieu en niet over de procentuele vermindering.

Mevrouw Ina De Vlieger: Het macroscopische model beoordeelt het volledige wagenpark, dus alle soorten vrachtwagens die op onze wegen rijden. De microsi-

mulatie was gewoon bedoeld om de conclusies van het macroscopische model te bevestigen. Daar gaat het dus niet over het volume, maar gewoon over de bevestiging dat de CO₂-uitstoot daalt.

De heer Jul Van Aperen: Voor de microsimulatie zijn voertuigen tussen de 8 à 10 jaar oud gebruikt, zo oud is het Belgische voertuigenpark niet.

Mevrouw Ina De Vlieger: Dan moet u de statistieken 2004 van de DIV er op na slaan. Het VITO beschikt over recente gegevens.

Mevrouw Annick De Ridder: Het is duidelijk wat de conclusies van een studie, besteld door het kabinet en in de commissie voorgesteld, moeten aantonen.

De sector beweert dat het volledige wagenpark iedere vijf jaar vervangen wordt. De Euro-2-motoren zijn ten laatste in het jaar 2001 gebouwd, dus tegen 2006 zouden ze uit het wagenpark verdwenen zijn. Hoe snel vindt die vervanging plaats? Heeft het nog zin om nu zo sterk rekening te houden met de verouderde modellen?

In de studie wordt geen rekening gehouden met de effecten van de snelheidsverlaging op het in omloop brengen van die vrachtwagens. UPTR heeft berekend dat 500 kilometer aan 90 km/u 5u33 rijtijd betekent en 500 kilometer aan 80 km/u 6u15 rijtijd. Voor dezelfde afstand moet men dus 42 minuten langer rijden. Rekening houdende met de rij- en rusttijden betekent het dat de sector meer vrachtwagens in omloop zal brengen. Dat kan leiden tot meer files, en dat heeft uiteraard ook effecten op emissies. Is dat onderzocht? Wordt er met die effecten al dan niet rekening gehouden?

ACEA heeft rekening gehouden met de in veel Europese landen geldende snelheidsbeperking van 80 km/u om de meest efficiënte aandrijflijn te bepalen. In België is de afgestelde maximumsnelheid 89 km/u. De aandrijflijnen zijn daaraan aangepast. Heeft het VITO daar rekening mee gehouden?

Wat is de foutmarge van de modellen? Wat zijn de economische gevolgen van de scenario's voor de transportsector? Als dat niet bekend is, wie zou dergelijke studie kunnen uitvoeren?

Mevrouw Kathleen Van Brempt, minister: Ik ben blij dat dit debat kan gevoerd worden op basis van verschillende studies. Ik besef dat elke studie beper-

kingen heeft. Mevrouw De Vlieger heeft duidelijk gezegd wat er wel en wat er niet onderzocht is. Dat kan bekritiseerd worden. Ik betreur het dat de wetenschappelijke werking van het VITO in twijfel getrokken wordt omdat een kabinet en een administratie een studie besteld heeft. Dat zou betekenen dat alle wetenschappelijke studies van de regering in vraag kunnen gesteld worden omdat ze door een of andere minister besteld zijn. Het werk van het VITO wordt erg gewaardeerd, ook op internationaal vlak en dat heeft het ook met deze studie bewezen.

Mevrouw Ina De Vlieger: We hebben geen baat bij een positief of negatief resultaat. Enkel het VeTESS-model hanteert de Euro-2-motoren. Voor het TEMAT-model is het volledige huidige wagenpark in rekening genomen, dus inclusief zelfs de Euro-5-motoren, 2008. We houden dus wel degelijk rekening met de nieuwe technologie.

In de statistieken van de DIV staan voertuigen die ouder zijn dan vijf jaar. Dat bewijst dat de sector zijn wagenpark niet elke vijf jaar volledig vernieuwt. Er zijn allicht voertuigen die vijfjaarlijks vervangen worden, andere rijden vijftien jaar rond.

Het is niet bewezen dat trager rijden impliceert dat er meer voertuigen zullen ingezet worden. We hebben de milieu-impact gekwantificeerd en hebben niet de rijtijd bestudeerd. Die vraag kan ik dus niet beantwoorden. In het buitenland heeft men geen problemen met de lagere maximumsnelheid.

Elk model heeft een foutmarge, er zijn aannames, onzekerheden op parameters. De trend is echter duidelijk. Voor CO₂ is er een vermindering, voor de andere stoffen is het onduidelijk. Dat blijkt trouwens ook uit de onzekerheidsanalyse. In het rapport is dat toegelicht. De foutmarge is moeilijk te bepalen. Voor bepaalde emissies van NO_x zou dat een factor 2 zijn, maar 80 km/u bij een factor 2 overschat, vergeleken met 90 km/u bij een factor 2 overschat geeft relatief hetzelfde resultaat.

De opdracht was niet om een kosten-batenanalyse uit te voeren. VITO heeft economische onderzoekers, dergelijk onderzoek is mogelijk, maar het is allicht interessanter om de sector zelf erbij te betrekken. Zo krijgt men een beter zicht op de vervoersstromen en de werking ervan.

De heer Bart Martens: Ik zou waarborgen willen over de objectiviteit van de studie, want de aantijgingen van mevrouw De Ridder wegen zwaar. Het beleid

van de Vlaamse Regering, zowel op vlak van milieu als van energie, stoelt vooral op studies van VITO. Dat komt dan onder vuur te liggen.

Er is geregeld verwezen naar de invloed van de euronormering, waardoor de emissies aanzienlijk zullen dalen. Heeft de euronormering niet voornamelijk betrekking op verzurende, ozonvormende deeltjes en niet op de CO₂-emissies? Ten gevolge van de euronormering neemt de NO_x- en NM-uitstoot juist gevoelig af, wat niet kan gezegd worden van de CO₂-uitstoot.

De invoer van de euronormering zal de resultaten van de studie, goed voor CO₂ en twijfelachtig voor de andere emissies, sowieso verbeteren: het relatieve belang van de CO₂-baat zal groter worden, de twijfelachtigheid van de effecten voor verzurende uitstoot en fijne stofdeeltjes teniet gedaan worden. Kan de spreker bevestigen dat de geraamde milieubaten groter zullen worden door het feit dat het mogelijke negatieve effect van de uitstoot van verzurende stoffen of stofdeeltjes, kleiner zal worden?

Kan VITO het milieueffect berekenen bij het volledige doorrekenen van de externe kosten die de sector veroorzaakt? Mira-T berekent dat de externe kosten, zeker in piekperiodes of in stedelijke gebieden, bij lange na niet gedekt worden door de belastingen die via accijnzen of andere op de sector rusten. Kan VITO de milieu- en economische baten berekenen van een volledige doorrekening van de externe kosten aan de sector? Met externe kosten bedoel ik ook de marginale kosten zoals kosten voor congestie en ongevallen.

Welke EU-landen hebben al een snelheidsbeperking van 80 km/u? Is er in die landen al een evaluatie gebeurd van de effecten van die maatregel op de sector, op de uitstoot van vervuilende deeltjes?

Mevrouw Ina De Vlieger: De omzet van VITO komt slechts voor een klein deel van kabinetten. We werken vooral voor administraties. We praten onze klanten niet naar de mond. We hebben geen baat bij een positieve noch een negatieve uitkomst van de studies. De studie is zo objectief mogelijk.

De euronormen werken inderdaad niet op CO₂-uitstoot maar op NO_x en PM. In de toekomst zal het belang van CO₂ natuurlijk toenemen. Volgende week wordt bekeken of en hoe VITO de externe kosten kan bepalen.

De meeste landen hebben een snelheidsbegrenzing tot 80 km/u, Duitsland en Oostenrijk bijvoorbeeld. Of er studies naar gedaan zijn, weet ik niet.

De heer Jean-Marie Dedecker: Het verlagen van de snelheid is een federale bevoegdheid, het is vreemd dat er hier over gediscuteerd wordt. In het federale parlement is er zelfs een PS-wetsvoorstel om de snelheid te verhogen.

De vergelijking met andere landen wordt beperkt tot de vrachtwagens: in Duitsland is er geen snelheidslimiet voor personenwagens, in Oostenrijk experimenteert men met 160 km/u. Veel landen hebben de snelheidslimiet verhoogd.

Het vrachtvervoer is de laatste 20 jaar verdubbeld, het personenvervoer toegenomen met 127 procent. Binnen tien jaar verwacht men een verdere verhoging van het reizigersvervoer met 30 procent en van het goederenvervoer met 70 procent. Vlaanderen doet daar druk aan mee. Het heeft 11 miljard frank uitgegeven aan het Deurganckdok en verwacht daardoor een enorme toevloed van goederenverkeer.

De heer Jan Peumans: Momenteel bedraagt die bouwkost 660 miljoen euro.

De heer Jean-Marie Dedecker: Het volstaat niet om de emissies als een apart gegeven te bestuderen. De gevolgen, zoals filevorming, moeten ook in oenschouw genomen worden. De transportstromen die het gevolg zijn van snelheidsbeperkingen zijn niet bestudeerd, nochtans zijn die cruciaal. Het verwondert me dat de CO₂-uitstoot weliswaar daalt met 6 procent, maar de uitstoot van NO_x en PM stijgt met 3 procent.

De Nederlandse organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) heeft in opdracht van het Nederlandse ministerie ingeschat wat het aandeel is van files op de hoeveelheid extra uitlaatgassen, die sowieso door het verkeer op de snelweg worden veroorzaakt. Uit het onderzoek blijkt dat files wel degelijk voor meer uitlaatgassen zorgen. Tijdens het stop-and-go-rijden wordt er aanzienlijk meer fijn stof en stikstofoxide geproduceerd dan als het verkeer rustig door kan stromen. TNO adviseert dan ook maatregelen die er minstens voor zorgen dat het verkeer blijft rijden. Op drukke snelwegen blijkt dat, als er minder files zouden zijn, de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen maar liefst met 15 procent daalt. Dus ik veronderstel dat als er meer files zijn, de uitstoot met 15 procent verhoogt.

Het is gemakkelijk om te zeggen dat de zware vrachtwagens meer schadelijke stoffen uitstoten. Het is logisch dat een grotere wagen meer uitstoot. Het had

een eerlijker beeld gegeven als de emissies per ton uitgedrukt waren. Kan het VITO die omzetting maken? Er bestaan langere, zwaardere vrachtwagens (LZV's) die tot 50 ton gaan. Nederland experimenteert daarmee, in Zweden bestaan ze al langer en worden ze ecocombi genoemd. Ze leveren een minderverbruik op van 30 procent per ton/km.

De studie heeft op zich weinig waarde als niet ook de economische impact en de file-invloed berekend zijn.

Mevrouw Ina De Vlieger: In Duitsland mogen op minder en minder plaatsen de hoge snelheden gereden worden. Bij dergelijke hoge snelheden stijgt de emissie van CO₂ pijlsnel, zodat de Kyoto-normen zeker niet gehaald worden.

De conclusie dat een snelheidsbeperking files veroorzaakt is niet bewezen. Er is ons niet gevraagd om de economische impact te bestuderen. We bespreken of het mogelijk is om dergelijke studie uit te voeren.

De heer Jean-Marie Dedecker: Het is gemakkelijk om te zeggen dat er geen studies gebeurd zijn over de file- of economische impact.

Mevrouw Ina De Vlieger: Het is moeilijk om emissies per ton uit te drukken. De emissiefactoren in de wetenschappelijke wereld gelden per tonklasse. De emissies in het verkeer worden immers berekend op basis van het aantal voertuigkilometers en de uitstoot in gram per kilometer.

De heer Jean-Marie Dedecker: Dan is een binnenvaartschip het meest vervuילend?

Mevrouw Ina De Vlieger: Ik heb niet gezegd dat de grote vrachtwagens grotere vervuilers zijn per ton/km dan de kleine. Het is alleen duidelijk dat grote vrachtwagens goed zijn voor 60 procent van de kilometers op autosnelwegen. Dat geeft een antwoord op de uitgangsvraag: welke voertuigen zijn het knelpunt? Per ton uitgedrukt zijn de zware vrachtwagens wel het meest efficiënt. En binnenschepen scoren nog beter voor CO₂.

Scenario 2 handelt over de kleinere vrachtwagens en bestudeert een snelheidsbeperking van 100 naar 90 of 80 km/u. Per voertuig bekeken is de verminderde uitstoot belangrijk, maar de kleine voertuigen hebben maar een klein aandeel in de totale uitstoot. Het is dus belangrijk om de totale sector aan te pakken. Andere berekeningen zijn mogelijk, maar waren niet het voorwerp van de studie.

De heer Jean-Marie Dedecker: Niemand is voorstander van emissie. Men moet echter ook oog hebben voor de economische gevolgen en de gevolgen op de files.

Mevrouw Ina De Vlieger: In landen met dergelijke snelheidsbeperking zijn er ook niet meer files dan hier.

De heer Jean-Marie Dedecker: In andere landen zijn er wel meer files. Nederland bijvoorbeeld onderzoekt de LZV's om meer tonnen per vracht te vervoeren.

Mevrouw Ina De Vlieger: U verdraait de zaak. VITO pleit niet voor minder vrachtwagens, maar heeft wel onderzocht welk vervoer verantwoordelijk is voor de meeste schadelijke uitstoot.

De heer Jean-Marie Dedecker: Minister Van Brempt zal nog twee studies moeten bijbestellen.

De heer Rudi Daems: Er is een Europese richtlijn van 2002 die ons land moest ingevoerd hebben tegen eind 2004. Die richtlijn zegt dat er een snelheidsbegrenzer voor lichte vrachtwagens nodig is. De richtlijn is in Belgisch recht omgezet maar nog niet uitvoerbaar gesteld. Er is dus nog geen praktische reglementering. Relatief gesproken levert een snelheidsbeperking van dat soort vrachtwagens toch ook heel wat minder uitstoot op. Hoe komt het dat die richtlijn nog niet is omgezet?

Mevrouw Kathleen Van Brempt, minister: Dat is de verantwoordelijkheid van het federale niveau. De maatregel zou ingaan vanaf 1 januari 2007. Er is een overgangsmaatregel gepland en de wet moet nog aangepast worden.

De heer Rudi Daems: In de richtlijn staat dat vanaf 1 januari 2005 voor alle types van vrachtwagens de snelheidsbegrenzer diende ingevoerd te zijn. In januari 2006 geldt het ook voor vrachtwagens geregistreerd tussen 2001 en 2005. België is dus ruim overtijd.

Mevrouw Dominique Guns: Ik denk dat een uitstoot niet alleen het gevolg is van de snelheid maar veeleer van de gemiddelde snelheid en het stoppen en vertrekken. Files hebben dus meer uitstoot tot gevolg. Misschien is het uitgangspunt van de studie verkeerd en zou moeten bestudeerd worden hoe de uitstoot verminderd kan worden, bijvoorbeeld door doorgaand en plaatselijk verkeer te scheiden. Is er in de studie bestudeerd wat er gebeurt als de maximumsnelheid verlaagt of ook hoe de emissies kunnen

beperkt worden? Welke uitstoot is meest schadelijk CO₂, NO_x of PM?

Mevrouw Ina De Vlieger: We hebben enkel bestudeerd wat de invloed is van een snelheidsverlaging van 90 naar 80 km/u. Reductie van NO_x is mogelijk met een NO_x-katalysator, voor PM met een deeltjesfilter. Dan zijn er onmiddellijk reductiepercentages tot 95 procent. Het is eigenlijk heel moeilijk om met één maatregel de CO₂-uitstoot te beperken. Er is een waaier aan maatregelen nodig.

Op het vlak van milieu is de deeltjesuitstoot meest schadelijk, het fijn stof voor de volksgezondheid. De inschatting van de schadekosten variëren jaarlijks. De laatste jaren lopen de kosten voor PM-uitstoot alsmar hoger op. De kosten zijn vaak onzeker. De omvang ervan hangt ook af van de plaats waar de uitstoot gebeurt. De vrachtwagens rijden op autosnelwegen, dus in minder dichtbevolkte gebieden. Daar speelt de PM-uitstoot een minder belangrijke rol. In stedelijke gebieden is het wel belangrijk om de PM-uitstoot te beperken. Veel hangt af van de plaats, het ogenblik van de uitstoot.

Mevrouw Dominique Guns: Snelheid beperken betekent dat er meer vrachtwagens nodig zijn om dezelfde vracht te vervoeren. Komt er dan meer uitstoot? Is snelheidsbeperking wel de juiste maatregel om emissie te verlagen?

Mevrouw Ina De Vlieger: Meer vrachtwagens betekent niet noodzakelijk meer kilometers. Het is trouwens helemaal niet zeker dat snelheidsbeperking meer vrachtwagens zal betekenen, wie weet zal de sector zich anders organiseren. Daarvoor zijn nieuwe studies nodig.

De heer Ludwig Caluwé: De studie op zich is duidelijk. Het ging duidelijk over het effect van de snelheidsverlaging van 90 naar 80 km/u. Gemiddeld leidt dat tot minder verbruik, maar meer uitstoot van fijn stof. Ik vind de uitstoot van fijn stof, waar we ziek van worden, belangrijker dan CO₂. Daarmee bedoel ik niet dat er daar niets aan moet gebeuren, maar een maatregel die daarop ingrijpt, mag niet tot effect hebben dat er meer fijn stof komt. Ik vind echter dat men de onderzoekers niet mag kwalijk nemen dat ze geen andere aspecten onderzocht hebben, dat was de vraag niet.

Wat is de gemiddelde optimumsnelheid voor het laagste CO₂-uitstoot en verbruik per vrachtwagen?

Ik begrijp niet dat meer vrachtwagens niet noodzakelijk meer gereden kilometers inhoudt.

Mevrouw Ina De Vlieger: Volgens de automobielsector ligt de optimumsnelheid tussen de 80 en de 85 kilometer per uur.

De heer Ludwig Caluwé: Als de maximumsnelheid 80 kilometer per uur is, bereiken we nooit het optimale verbruik. Als het optimum 85 kilometer per uur is, moet de maximumsnelheid minstens 85 kilometer per uur zijn.

Mevrouw Ina De Vlieger: Toch niet. Als de maximumsnelheid (theoretische snelheid) 90 kilometer per uur is, merken we dat het in reële omstandigheden 87 kilometer per uur is. Als de maximumsnelheid 80 kilometer per uur is, is het in reële omstandigheden 78 kilometer per uur.

In beide modellen hebben we zowel theoretische snelheid – 80 en 90 kilometer per uur – als de reële snelheid doorgerekend. De resultaten waren gelijk. Bij de theoretische snelheden waren de positieve CO₂-effecten iets duidelijker.

2. HOORZITTING MET FEBETRA

2.1. Uiteenzetting

De heer Philippe Degraef, Febetra: Febetra vertegenwoordigt 2000 transporteurs over heel België. Voor de transportsector is dit debat tot nog toe voornamelijk in de pers gevoerd. Het voorstel is op een nieuwsarme zondag gelanceerd vlak voor de zomer. De VITO-studie is achteraf eerder toevallig openbaar gemaakt. Ik ging er eigenlijk van uit dat de studie over de gevolgen van deze maatregel voor de verkeersveiligheid tijdens de volgende komkommerperiode bekend zou worden gemaakt. Op dat punt heb ik me vergist want we krijgen ze onmiddellijk. Dat geef ik ruiterlijk toe.

Tot voor enkele dagen was er geen overleg. Wij betreuren dat. Wij betreuren deze werkwijze: een idee wordt gelanceerd, er is al een cijfer op geplakt, er zijn zogezegd geen studies over en er wordt achteraf een studie gemaakt over de impact. In de sector heeft iedereen de indruk dat de conclusies van de studie vooraf al vastlagen. Ik benadruk dat dit onze indruk is. Maar perceptie is een realiteit waarmee rekening gehouden moet worden.

Wij vinden ons niet terug in de slogan: 80 is prachtig. Liefst 95 procent van de personen actief in deze sector ziet 80 kilometer per uur niet zitten.

Dit dossier bestaat uit drie aspecten: milieu, verkeersveiligheid en economie. Alle drie de aspecten moeten bestudeerd worden. Het eerste aspect is bestudeerd en toegelicht. Het tweede aspect is eveneens bestudeerd en wordt straks toegelicht. Niemand weet of het derde aspect, de economische impact nog berekend zal worden. We mogen dat niet vergeten.

Ik moet erop wijzen dat de zogenaamde 30-tonners uit de VITO-studie, die eigenlijk 44-tonners zijn, uitgerust zijn met Euro-2-motoren. Deze motoren zijn gemaakt tussen 1996 en 2000. Het zijn verouderde voertuigen. De Euro-3-norm is al enkele jaren in voege. Op dit ogenblik worden al Euro-4 en Euro-5-motoren verkocht. Waarom hebben de referentievoertuigen Euro-2-motoren? In de scenario's voor 2010 en 2020 blijft men zweren bij de Euro-2-motor.

Mevrouw Ina De Vlieger: We hebben in het macroscopisch model wel degelijk gerekend tot aan de Euro-5-norm. Enkel in het microsimumatiemodel hebben we ons beperkt tot de Euro-2-motor.

De heer Philippe Degraef: In de toekomstscenario's wordt geen rekening gehouden met de evolutie van de euronormen.

Mevrouw Ina De Vlieger: Voor de projectie tot 2020 houdt het TEMAT-model rekening met Euro-5-motoren.

De heer Philippe Degraef: Men gaat er dus van uit dat het zal stoppen met Euro-5.

Mevrouw Ina De Vlieger: Wij gaan uit van een baseline-scenario. Wij gaan hier dus uit van een ongewijzigd beleid. Geen enkele motorenconstructeur kan mij precies zeggen wat er na de Euro-5 komt.

De heer Philippe Degraef: In de pers hebben een aantal mensen beweerd dat het hoog tijd is dat de transportsector ook eens iets doet op milieuvlak. Er is echter al veel gebeurd en er zal nog veel gebeuren. Het zal niet bij de Euro-5-norm blijven.

In 1970 bedroeg het gemiddelde brandstofverbruik 50 liter per honderd kilometer. In 2004 was dat nog 32 liter per 100 kilometer. Dat is een daling van 36 procent.

Achttien nieuwe Euro-4-motoren produceren minder roetdeeltjes dan één Euro-1-motor uit 1993. Mochten er fiscale stimuli zijn, dan zouden de Belgische transporteurs nog sneller geneigd zijn in dergelijke motoren te investeren.

De transportsector is verantwoordelijk voor de uitstoot van 18 procent van de broeikasgassen. Met de transportsector wordt de volledige transportsector bedoeld. De indruk bestaat dat alleen de vrachtwagenchauffeurs gevisieerd worden door deze maatregel.

Hoe lager het brandstofverbruik, hoe lager de CO₂-uitstoot, wordt geregeld gezegd. Transporteurs houden het verbruik in de gaten. Dat is logisch gezien de dieselprijs. Uit onderzoek bij verschillende firma's blijkt dat chauffeurs die trager rijden niet noodzakelijker zuiniger rijden. De rijstijl en het schakelgedrag zijn essentieel.

Het brandstofverbruik is door een aantal redenen gedaald. Het hogedrukinjectiesysteem is één reden. Omdat een constante snelheid over een lange afstand leidt tot minder verbruik is ook de cruise control een belangrijke factor. Cruise control bevordert echter de veiligheid niet omdat de aandacht van de chauffeur verslapt. Een andere factor is de automatische of de elektronische versnellingsbak, die de taak van de chauffeur overneemt. Deze automatische versnellingsbak schakelt wanneer het echt nodig is waardoor de motor blijft draaien op het meest brandstofefficiënte toerental. Bij moderne vrachtwagens is dat rond de 1200 toeren per minuut. Een ander belangrijk element is de aërodynamica. Ten slotte hebben de recentste banden veel minder rolweerstand.

De VITO-studie houdt bij voertuigen van minder dan 12 ton geen rekening met de snelheidsbegrenzer. Sinds 1 januari 2005 hadden voertuigen tussen 3,5 en 12 ton al met een snelheidsbegrenzer uitgerust moeten zijn. In België is deze richtlijn nog niet omgezet. In principe geldt deze regel ook voor oudere voertuigen vanaf 1 januari 2007. Daardoor zullen vrachtwagens tussen 3,5 en 7 ton maar 90 kilometer per uur meer kunnen rijden.

Om het brandstofverbruik te verlagen organiseert de sector cursussen Ecoproactief rijden. We leren chauffeurs optimaal schakelen met een handgeschakelde versnellingsbak. Wie zo'n opleiding volgt, krijgt een vergoeding van het Sociaal Fonds voor het Goederenvervoer. Deze cursus maakt deel uit van de permanente vorming die op basis van een Europese richtlijn verplicht wordt voor elke Belgische chauffeur.

Belangrijk is dat biodiesel ongeveer 50 procent minder CO₂ uitstoot dan gewone diesel. Biodiesel wordt al op een tweetal plaatsen geproduceerd in België. In Zwitserland, Duitsland en Oostenrijk is biodiesel al verkrijgbaar aan de pomp. In België nog niet. Idealiter zou biodiesel moeten kunnen genieten van een accijnsverlaging wegens de hogere productiekosten.

Niets is zo belastend voor het milieu als stop-and-go-verkeer zoals tijdens de ochtend- of avondspit, maar transporteurs doen er alles aan om die te vermijden. Met ruimere laad- en losuren – dat wil zeggen buiten de klassieke arbeidsuren – zou dat nog makkelijker kunnen. Ik begrijp dat zulks in dorpskernen sturend is, maar in industriezones of zeehavens moet dit haalbaar zijn.

De verdeling van het voertuigenpark toont dat de CO₂-uitstoot niet alleen een zaak van vrachtwagens is. Ik begrijp dan ook niet goed dat de federale overheid een verhoging van de maximumsnelheid tot 100 kilometer per uur voor de 8523 autobussen en -cars overweegt.

2.2. Vragen

De heer Jul Van Aperen: Klopt het dat in België het grootste aantal van de vervoerders werkt in de truckingsector? Welnu, de Europese richtlijn gunt de chauffeurs, over twee weken gemeten, een gemiddelde wekelijkse rijtijd van 45 uur. Als men morgen de maximale en dus ook de gemiddelde snelheid vermindert, daalt ook het aantal mogelijk af te leggen kilometers met 10 tot 12 procent. Maar de prijzen worden hoofdzakelijk per kilometer vastgelegd, dus daalt het inkomen en is bovendien een volume-uitbreiding van de laadruimte met hetzelfde percentage nodig. Kan de federatie daarover een economische studie maken?

De heer Philippe Degraef: Uw rekening klopt volledig. Ik sprak al over de laad- en lostijden en daarbij komt inderdaad de beperking van rijtijden. Hetzelfde volume binnen dezelfde tijd vereist dan inderdaad de inzet van meer voertuigen, met alle effecten van dien voor het milieu. Er werd nog geen deftige studie gemaakt over het bijkomende aantal, maar ik schat het vandaag op 15 procent. Maar een dergelijke studie is wel haalbaar.

De heer Jan Peumans: Moet men dit niet genuanceerder bekijken? Een vrachtwagen die uitsluitend over autosnelwegen rijdt, is wat anders dan een die bij een

supermarkt moet leveren of een ochtendlijke postwagen.

De heer Philippe Degraef: De sector is inderdaad heterogeen.

De heer Jul Van Aperen: Ik dring erop aan dat we deze discussie beperken tot de snelheidsbeperking op de snelwegen. Het verbruik van een tankwagen die van boerderij tot boerderij melk gaat ophalen, is heel anders.

De heer Philippe Degraef: De impact geldt inderdaad uitsluitend voor wie gebruikt maakt van de autosnelwegen.

De heer Pieter Huybrechts: Wat zijn de toekomstige gevolgen op het vlak van verkeersveiligheid van het grote verschil in snelheid tussen vrachtwagens en personenwagens? In Nederland geldt sinds 1 november een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur op een aantal stukken snelweg rond vier grote steden. Verkeersexperts stelden vast dat dit leidde tot meer files en dus meer vertrekken en stoppen en dus meer milieubelasting. Mag men ook voor ons land concluderen dat het resultaat het omgekeerde zal zijn van wat beoogd wordt.

De heer Philippe Degraef: Niets is zo goed voor de verkeersveiligheid als het principe van het blokrijden: iedereen aan dezelfde snelheid. Nu gaat men veeleer de verschillen vergroten. Dat is noch goed voor de verkeersveiligheid, noch voor de doorstroming. In Nederland gaat het overigens om een beperking voor alle weggebruikers.

De heer Jan Penris: Uw sector pleit voor ruimere laad- en lostijden. In de Antwerpse haven heeft hij nochtans onvoldoende geantwoord op een experiment op dit vlak. Waarom is hij niet geïnteresseerd in de nachtelijke toegankelijkheid van de haven?

De heer Philippe Degraef: Onze sector is wel geïnteresseerd. Maar het heeft geen zin een container om twee uur 's nachts te laden als men hem voor zes uur 's ochtends nergens kan lossen. Veel actoren spelen hier een rol. Heel de logistieke keten moet hier willen meewerken.

De heer Bart Martens: Febetra zegt dat de maatregel zal leiden tot meer files en dat blokrijden ideaal is. Maar is snelheidsverlaging gecombineerd met een inhaalverbod geen vorm van blokrijden op de rechterstrook? Uw hypothese is volgens mij verkeerd.

Het totale aantal gereden tonkilometers blijft toch gelijk?

Mevrouw Dominique Guns: Leveranciers willen zo goed mogelijk combineren om zo weinig mogelijk kilometers te doen en de vracht af te leveren in zo weinig mogelijk uren. Maar als ze door de snelheidsbeperking minder ver raken, moet een andere vrachtwagen die kilometers doen. De eerste moet dan weer naar huis.

De heer Bart Martens: Het gaat toch om het aantal tonkilometers, niet om het aantal vrachtwagens? De vervoersvraag blijft toch dezelfde?

De heer Ludwig Caluwé: Het is niet lineair, maar zowel het aantal vrachtwagens als kilometers zal toenemen.

De heer Bart Martens: Waarom wordt de noodzakelijke toename van het aantal vrachtwagens niet met open armen ontvangen door de sector? Dat betekent toch groei voor de transporteursmarkt?

De cijfers over de evoluties van de uitstoot van verschillende stoffen onder invloed van de euronormering zijn inderdaad spectaculair. Maar de daling van het brandstofverbruik is dat veel minder. Op dat vlak werkt de technologie blijkbaar niet bevorderlijk voor een drastische reductie van de CO₂-uitstoot. Hoe komt dat? Wat zijn de consequenties daarvan voor de politieke afweging van vandaag?

De heer Philippe Degraef: De grafieken moesten aantonen dat er in de vrachtsector wel degelijk al iets gebeurd is. Ik ben echter geen wetenschapper, dus of er een ondergrens is kan ik niet zeggen.

De heer Joris Vandenbroucke: U heeft twijfels bij de mogelijke impact van de snelheidsverlaging op de verkeersonveiligheid. In een VS-studie uit 2004 'State regulation of trucking. The policy impact of differential speed limits' blijkt dat er weinig of geen impact is door de toename van snelheidsverschillen. Bovendien is de relatie tussen de snelheid op zich en de kans op en de ernst van ongevallen wel al aangetoond voor wat de gewestwegen betreft. Uw redenering klopt dus niet.

De heer Philippe Degraef: Tot voor kort kon men op de website van het BIVV lezen dat blokrijden de verkeersveiligheid bevordert. Wie heeft gelijk?

De heer Joris Vandenbroucke: Ik verwijs naar het argument van de heer Martens. Gecombineerd met

een inhaalverbod verlaagt men de interferentie tussen personen- en vrachtverkeer en dus de kans op ongevallen.

De heer Philippe Degraef: Bij een algemeen inhaalverbod krijgt men wel een lange, onpenetreeerbare muur van vrachtwagens en trage voertuigen op het rechtervak.

De heer Jean-Marie Dedecker: In de VS rijden de auto's even snel op de snelwegen als de vrachtwagens.

De heer Joris Vandenbroucke: Hoe zit dat dan in andere Europese landen waar de snelheid beperkt is voor vrachtwagens alleen tot 80 kilometer per uur?

De heer Jul Van Aperen: Men kan België en Vlaanderen niet vergelijken met andere landen. In Duitsland rijdt iedere vrachtwagenchauffeur 89 of 90, maar er zijn wel overal drie vakken. In de beleidsbrief van onze minister wordt daarentegen gewaagd van busbanen op de snelwegen en daarbij nog ruimte voor taxi's en carpoolers.

De heer Jan Peumans: Het experiment op de A13 in de omgeving van Rotterdam om de snelheid tijdens de spits te verlagen van 100 naar 80 kilometer per uur voor alle voertuigen was positief voor milieu, veiligheid en doorstroming. Hoe kijkt u daar tegenaan?

De heer Philippe Degraef: Het principe van blokrijden – voor alle weggebruikers – is bevorderlijk voor mobiliteit en verkeersveiligheid. Dat hoeft niet met politiebegeleiding, maar kan met matrixborden en elektronische signalisatie.

3. HOORZITTING MET SAV

3.1. Uiteenzetting

De heer Lode Verkinderen, SAV: SAV is de beroepsorganisatie van de Vlaamse goederenvervoerders, inclusief de Nederlandstaligen uit het Brusselse Gewest. Goederenvervoer is de corebusiness. Voertuigen zijn vrijwel de enige investeringen. Zij doen veel inspanningen om het goed te doen in een zeer concurrentiele markt.

De niet-begrenzing van de vrachtwagens tot 12 ton is een fout uitgangspunt in de VITO-studie, want ze zijn het straks wel degelijk. Richtlijn 2002/85 voorzag dat dit voor nieuwe voertuigen moest gebeuren ten laatste op 1 januari 2005. België zal die richtlijn

iets later omzetten, maar wij vernemen dat men op federaal niveau wenst op te leggen dat ten laatste op 1 januari 2007 alle vrachtwagens, ook de bestaande dus, met zo'n snelheidsbegrenzer moeten uitgerust zijn. De mogelijke verlaging van de snelheid is dus maximaal 10 kilometer per uur en die van de CO₂-uitstoot zal geen 1 procent bedragen.

De cijfers van de DIV met betrekking tot het wagenpark zijn de gemiddelden. De voertuigen die eruit naar voor komen die ouder zijn dan vier of vijf jaar, zijn ook de voertuigen uit de niet-professionele sector. Maar die heeft niet-goederenvervoer als kerntaak, dus staan daar veel minder tonkilometer tegenover. Het grootste aandeel wordt wel degelijk door de professionele sector verricht, die nu al bezig is met de vervanging naar Euro-4 en Euro-5, en het hele wagenpark sowieso op gemiddeld vijf jaar vervangen wordt. Dat geldt overigens evenzeer voor het buitenlandse goederenverkeer. Ook in Oost-Europa gebruikt men de modernste voertuigen met Euro-3-, Euro-4- en zelfs Euro-5-motoren, mede omdat ze dan in Duitsland een goedkoper tarief krijgen. Ik leg hier de nadruk op het grote verschil tussen het eigen vervoer en het vervoer voor rekening van derden.

De Europese richtlijnen hebben de constructeurs tot het uiterste gedwongen waardoor de sector nu over de best available technology beschikt. We zitten, wat het wagenpark betreft, nu al veel verder dan de Euro-2, we zitten op een groot aandeel Euro-3 en gaan vrij snel naar Euro-5. Euro-4 wordt wellicht overgeslagen, met name omdat Duitsland voor Euro-5 langer een interessant toltarief voorziet. Een huidige benadering vanuit Euro-3 zou wel representatief zijn, al kan dat snel veranderen. Voorspellingen doen is zeer moeilijk. We weten immers niet hoe de techniek zal evolueren voorbij Euro-5, in 2009.

In de VITO-studie werd de Ford Transit als representatief genomen voor de voertuigcategorie lichte vrachtwagens tot 12 ton. Maar dat is een bestelwagen van net geen 3,5 ton en dus helemaal niet representatief. Hij heeft een ander soort motor en zal geen snelheidsbegrenzer krijgen. Bovendien valt hij niet onder de verwachte regeling voor de Europese opleiding die de nadruk legt op zuinig en energierespectvol rijden.

De beladingsgraad in het vervoer voor derden, waar het meeste tonkilometer wordt gerealiseerd, bedraagt gemiddeld 75 procent. Dat komt doordat men niet elk voertuig voor om het even welke vracht kan gebruiken. Bij de klassieke schuifzeilvoertuigen komt

men wel dicht bij een beladingsgraad van 95 procent. Bij het eigen vervoer komt de beladingsgraad per definitie nooit boven de 50 procent uit. De vrachtwagen keert immers leeg terug, dat is de realiteit. Voor een optimale reductie van de uitstoot is nochtans een hoge beladingsgraad de beste manier.

De invloed van de mogelijke kilometerheffing, bijvoorbeeld in de vorm van een wegenvignet, werd niet in de studie opgenomen. Als de kostprijs afhankelijk wordt gemaakt van de euronorm, zal de sector op zoek gaan naar de minst belaste categorie. Men merkt dat vandaag al in Duitsland, waar de grens ligt op 12 ton. Welnu, op de markt ziet men een stijging van 50 procent van de voertuigen van net geen 12 ton. De overheid moet waakzaam zijn.

Om dezelfde goederen binnen hetzelfde tijdsbestek te vervoeren, zullen meer voertuigen nodig zijn. De gemiddelde beladingsgraad zal dus hoe dan ook dalen, want in een markt van 9000 spelers kan men dat niet organisatorisch optimaliseren. Dit heeft ook alles te maken met rij- en rusttijden en laad- en losuren. De emissie per vervoerd goed zal volgens ons daarom stijgen bij een verlaging van de maximumsnelheid. De precieze toename van het aantal vrachtwagens is moeilijk te schatten, maar ik reken – voorzichtig – op minstens 5 procent. Wat de daling van het brandstofverbruik betreft, wijs ik op de optimale afstemming van de voertuigen op 89 kilometer per uur.

De meeste klanten vinden de Belgische transporteurs op de thuismarkt en daar hebben ze thans nog het kleine voordeeltje dat ze aan 90 kilometer per uur in de plaats van 80 mogen rijden. De Duitsers en de Nederlanders ook, maar zij spelen hier minder dan wij. In het globale verhaal van de zware internationale concurrentie is het misschien maar een druppel, maar toch vragen wij die niet weg te werken.

Indien de maximumsnelheid naar 80 kilometer per uur wordt gebracht vanaf 3,5 ton zullen bepaalde goederen verschuiven naar bestelwagens. De klant zal de meerprijs betalen omdat die 120 kilometer mag blijven rijden. Hun aantal neemt door onder meer e-commerce nu al toe, stelt de DIV vast. Het resultaat is meer uitstoot per vervoerde ton.

Ik besluit dat de economische impact niet is bestudeerd. Inzake verkeersveiligheid zijn wij nog niet in de mogelijkheid geweest de studie te bekijken die straks nog aan bod komt. Maar wij zijn wel van oordeel dat

het snelheidsverschil tussen personen- en vrachtwagens nefast is. Dat blijkt uit de dagelijkse praktijk op op- en afritten van de snelwegen.

Wat het inhaalverbod betreft, verwijs ik naar een mislukt experiment op de Ring van Milaan 7 jaar geleden, dat na twee weken vanwege de dodentol werd afgevoerd. In Nederland werd het verbod ook opgeheven aan op- en afritten omdat het in- en uitvoegen vrijwel onmogelijk maakte.

Tot besluit vestig ik er de aandacht op dat economische groei onmogelijk is zonder de groei van de transportsector toe te staan.

3.2. Vragen

Mevrouw Annick De Ridder: U betwist het aandeel van 25 procent van de Euro-2-motoren. Euro-3 zou de overgrote meerderheid vormen. Wat zijn de cijfers?

De studie bevat hiaten. Is de sector bereid zelf de economische impact te onderzoeken?

De heer Jul Van Aperen: De vereniging van Europese constructeurs zegt dat vrachtwagens overal in Europa op dezelfde manier worden afgesteld. Dat klopt voor wat betreft motor en versnellingsbak, maar niet voor bandenmaat en achterbrug. Dat beslist de koper zelf. Dat laatste wordt gekozen met het oog op het toeren-tal dat het dichtst de maximumsnelheid benadert.

Mevrouw Dominique Guns: Is het niet zo dat bij het verlies van het concurrentievoordeel op de thuismarkt, het nadeel nog vergroot wordt door de hoge loonkosten? Denkt u dat dit de uitvlagging van de transportvloot naar minder belaste landen zal versnellen met alle gevolgen voor de werkgelegenheid in de sector?

De heer Bart Martens: Als wat de heer Van Aperen zegt, klopt, hebben transittransporteurs die landen frequenteren waar de maximumsnelheid al 80 kilometer per uur is, wellicht reeds gekozen hebben voor vrachtwagens die optimaal verbruiken bij die snelheid. Dat is voor ons dan een nadeel, want zij verbruiken niet optimaal op onze wegen, waar men 90 mag rijden.

Hoe legt u het concurrentievoordeel op de thuismarkt uit, aangezien iedereen zich toch aan dezelfde snelheid moet houden?

De heer Jul Van Aperen: Als men in die andere landen overtuigd was dat 80 kilometer per uur de ideale snelheid is, dan zou men daar ook de snelheidsbegrenzer daarop instellen. Dat doet men in Duitsland en Nederland nochtans niet. Zij houden er rekening mee dat ze verschillende landen aandoen en zoeken naar het beste gemiddelde rendement.

De heer Bart Martens: U overschat de invloed van de lagere beladingsgraad in een dynamische markt. Men heeft toch voldoende flexibiliteit in de keuze van de logistieke derde? Het is onjuist want te statisch om ervan uit te gaan dat alles blijft zoals het is.

De heer Lode Verkinderen: Er zijn geen sluitende gegevens over het percentage Euro-3. Maar het schatten op 80 procent van het wagenpark in onze sector is realistisch, aangezien de voertuigen op vier tot vijf jaar worden afgeschreven en vervangen.

Wij zijn tegen de verlaging van de maximumsnelheid, omdat die alleen nadelen oplevert. Mocht er toch een meerderheid te vinden zijn voor het voorstel in dit gremium, kunnen wij dit ook wel van de economische kant bekijken.

Wat de thuismarkt betreft: elke druppel kan er een zijn die de emmer doet overlopen. En dan heb ik het over faillissement of verhuizing. In het eerste kwartaal van 2005 is voor het eerst in 30 jaar het aantal chauffeurs in onze sector gedaald. Dat is niet positief, en ik weet dat bijvoorbeeld ook de loonkosten meespelen.

Mevrouw Dominique Guns: Daarom is het net zo jammer dat het economische geen onderdeel van de studieopdracht was.

De heer Lode Verkinderen: De Duitse 80 kilometer per uur wordt de facto en de jure nooit gecontroleerd. Het is geen beleidsprioriteit. Het resultaat is dat ook daar de ideale afstelling op 89 per uur staat. Dat wordt getolereerd.

Wat de beladingsgraad betreft, klopt het dat de supply chain zich zo goed mogelijk tracht te organiseren, maar er zijn vertragende factoren waarmee men rekening moet houden. Zo kan men niet snel een distributiecentrum dat de hele Benelux bedient, van locatie veranderen. Bovendien gaat het in België om een typische KMO-sector, waarin kleine bedrijven hun klanten voor zich proberen te houden, desnoods met een lagere beladingsgraad of een lager rende-

ment. Toch blijft het vervoer per vrachtwagen met een MTM van 44 ton economisch en ecologisch het efficiëntst.

4. HOORZITTING MET STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID

4.1. Uiteenzetting

De heer Erik Nuyts, Steunpunt Verkeersveiligheid: Het literatuuronderzoek over de effecten van de snelheidsbeperking op de verkeersveiligheid leverde geen eenduidigheid op. Daarom maakten we een simulatie van wat dit zou geven op de Vlaamse snelwegen. Uit de literatuur blijkt dat de verandering van de wet door het instellen van een snelheidslimiet of het zetten van een bord naast de weg, wel degelijk een effect heeft op de rijsnelheid, maar niet met de hoeveelheid die er in de verlaging afgaat. Als de maximumsnelheid bijvoorbeeld met 10 kilometer per uur daalt van 90 naar 80, vermindert de werkelijke gemiddelde snelheid met een kwart. Bij vrachtwagens die van 120 naar 80 moeten gaan, zouden in feite maar 10 kilometer per uur trager gaan rijden.

Men kan natuurlijk wel het bord ondersteunen met een begrenzer, een inhaalverbod en handhaving. Maar welke maatregel men ook neemt en hoe men die ook versterkt, op het gebied van snelheid zijn er twee effecten: de gemiddelde snelheid daalt en de spreiding tussen de groep van de vrachtwagens en die van de personenwagens vergroot. Op verkeersveiligheid zijn er drie effecten.

Het eerste is dat, als de gemiddelde snelheid daalt, ook het aantal ongevallen daalt. Redenen daarvoor zijn dat het gezichtsveld breder wordt, men de wagen beter onder controle houdt, de remafstand korter is en anderen meer tijd hebben om te reageren.

Ook het tweede effect van de verkeersveiligheid heeft te maken met de daling van de gemiddelde snelheid: de ernst van de ongevallen daalt. Redenen komen hier niet zozeer uit psychologie en gedrag zoals bij het eerste effect, maar uit de fysica. De energie die vrijkomt bij een klap, hangt af van de snelheid in het kwadraat: $e = \frac{1}{2} mv^2$. Bovendien is ook de remafstand korter. Als twee gelijk geladen vrachtwagens tegelijk beginnen te remmen, de ene vanaf 80 per uur en de tweede vanaf 120, rijdt de tweede nog 100 kilometer per uur op het moment dat de eerste al stilstaat – na 80 meter.

Het derde effect op de verkeersveiligheid is dat de spreiding van de snelheid stijgt en daardoor dus ook

het aantal ongevallen. Redenen zijn: meer manoeuvres, meer conflicten en de eis van meer concentratie. Maar hoe het effect van spreiding juist werkt is niet bekend. Men is het er wel over eens dat hoe groter de spreiding is, hoe gevaarlijker het wordt voor diegenen die snel rijden. Sommige literatuur stelt dat dit ook het geval is voor wie traag rijdt, recentere literatuur stelt dit sterk in vraag, maar een eenduidig antwoord is er nog niet. Het is ook nog niet eenduidig of het effect van de gemiddelde snelheid overweegt, dan wel het effect van de spreiding. Binnen de groep van de vrachtwagens werken beide effecten elkaar niet tegen, maar wel bij de vermenging van snellere personen- en tragere vrachtwagens. Wij deden een aantal simulaties om het effect in te schatten. De input werd gevormd door een aantal veronderstellingen over de verdeling van de snelheden en de aandelen van vracht- en personenwagens op linker- en rechterrijstrook en de veronderstelling over het effect van de maatregel op deze verdelingen.

Er moet gerekend worden in simulaties, maar er is geen Vlaams model dat dat toelaat. In de literatuur hebben we drie concepten van modellering gevonden. Niet alleen de modellen verschillen dus, maar zelfs het idee binnen in het model: het ene legt meer de nadruk op de spreiding, het andere meer op het gemiddelde. In de literatuur worden al die modellen als relevant beschouwd. We gaan die modellen vergelijken. Als drie modellen met verschillende concepten dezelfde richting uitwijzen, zal dat waarschijnlijk wel kloppen. Als ze elkaar tegenspreken, hebben wij vanzelfsprekend ook onze twijfels.

Er zijn drie concepten gebruikt vanuit een poging om de werkelijkheid langs een aantal kanten te benaderen, in de hoop zo een soort centraal punt te vinden. Dat weerspiegelt zich onder andere in het feit dat sommige modellen gaan over aantal ongevallen, andere over aantal slachtoffers, weer andere over aantal betrokken voertuigen. De modellen houden enkel rekening met de verdeling van snelheid: voor elke groep is er een gemiddelde en een spreiding. We hebben geen enkel model gevonden dat bijvoorbeeld rekening houdt met het colonne-effect: een rij vrachtwagens die op korte afstand van elkaar rijden maakt het moeilijker om de autosnelweg af of op te rijden.

Het aantal ongevallen met vrachtwagens is een derde van het aantal ongevallen op een autosnelweg. Bij ongevallen waar doden bij betrokken zijn, ligt dat percentage iets hoger, bij ongevallen waar lichtgewonden bij betrokken zijn, wat lager.

Het gaat om simulaties. We hebben geen feiten maar waar alles in dezelfde richting wijst hebben we ten-

minste indicaties. We presenteren hier de resultaten van vier scenario's. In het eerste scenario veranderen we enkel de wet. In het tweede veranderen we de wet niet maar passen we enkel een begrenzer toe voor alle vrachtwagens. Dan is er ook nog de combinatie van beide. Ten slotte is er een inhaalverbod voor vrachtwagens, maar zonder het op- en afritteffect.

Opvallend is dat het effect altijd positief is voor de verkeersveiligheid, welk scenario of modellenconcept we ook gebruiken. De wet ondersteunen heeft bovendien meer resultaat. Maar het is niet evident dat als men steeds meer maatregelen oplegt om de vrachtwagens steeds trager te laten rijden, dat steeds meer effect heeft. Dat blijkt uit de modelconcepten van Taylor en Kloeden.

Wat betreft ongevallen, is het effect van maatregelen steeds het grootste voor ongevallen met doden. Bij het meest extreme scenario wordt 6 procent ongevallen met doden, 4 procent met zwaargewonden en 1 procent met lichtgewonden gespaard. Hetzelfde patroon herhaalt zich telkens, op welke manier er ook gerekend wordt, of men nu kijkt naar slachtoffers of enkel naar ongevallen. Hiervoor hebben we overigens maar één modelconcept maar het is intern wel heel consistent.

We kunnen besluiten dat we vrij zeker zijn dat de ernst van de ongevallen zal dalen. Er zullen twee effecten spelen voor letselongevallen in het algemeen: een positief en een negatief. Op basis van de simulatie zeggen we op dit moment dat het positieve effect overweegt: het aantal ongevallen zal waarschijnlijk dalen. Uit de simulaties blijkt hoe dan ook dat de wet alleen al het aantal ongevallen zal verminderen maar als ze versterkt wordt met één maatregel, maar niet met te veel, heeft dat een beter effect.

4.2. Vragen

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb het toch moeilijk met uw studie. In het eerste deel komt u aanzetten met dingen die voor de hand liggen. Wanneer u in het tweede deel begint over modelconcepten en simulaties, stel ik me daar vragen bij. Wat zijn die modellen? Houden die rekening met de Europese wegen? Ik verwacht ook een evaluatie van het Europese wegennet, van Europese ongevallencijfers, een vergelijking met een begrenzing tot 80 kilometer per uur of met snelheidsverschillen tussen vrachtwagens en auto's in buurlanden. Dit vind ik wat summier.

De heer Erik Nuyts: Het stoort me op zich niet dat een aantal zaken voor de hand liggen. Ik zou het

erger vinden mochten er heel veel resultaten tevoorschijn komen die tegen de intuïtie indruisen.

Mevrouw Annick De Ridder: Als we 20 kilometer per uur rijden, is de remafstand natuurlijk nul. Maar dan staan we wel allemaal stil.

De heer Erik Nuyts: Ja. We hebben overkoepelende modellen gebruikt die gebaseerd zijn op heel veel verschillende studies: over Denemarken, Europa, Amerika en Australië. Het gaat om snelwegen van 80 tot meestal 120 kilometer per uur. De concepten die daar uit gehaald worden zijn een poging om het verband te kwantificeren tussen het gemiddelde van de snelheid en de spreiding daarop. Het is net omdat er op heel veel verschillende plaatsen gedeeltelijke resultaten zijn dat men geprobeerd heeft om die te vatten in concepten die schijnbaar op alle situaties toepasbaar zijn. We hebben geen Europese studies gevonden over een bepaalde groep die extra trager moet rijden dan een grote groep en waar dit soort resultaten in voorkomt.

Mevrouw Annick De Ridder: U zegt dus dat daar geen Europese studies over bestaan. Dat is belangrijk. We kunnen ons toch niet baseren op studies die uitgaan van Australische en Amerikaanse toestanden, waar er geen op- en afrittencomplex zoals in België bestaat. Ik neem daar geen genoegen mee. Ik zou graag een studie zien naar de effecten op het Belgische of Vlaamse wegennet.

De heer Erik Nuyts: Noch de gegevens noch de tijd om een dergelijke simulatie te doen waren beschikbaar.

De heer Kurt Van Hout, Steunpunt Verkeersveiligheid: Het betreft een prognose van een maatregel, we moeten dus sowieso in de toekomst kijken. We hebben maar zeer beperkte gegevens over de huidige situatie. We kunnen die per definitie niet hebben voor de toekomst: we moeten dus wel een inschatting maken. Vandaar dat we vertrekken van een referentiesituatie; de effecten schatten we op basis daarvan in. We vergelijken steeds een geschatte toekomst met die geschatte referentiesituatie. Maar de effecten die we in de simulatie inbouwen, zijn gebaseerd op wat er in de literatuur beschikbaar is. We hebben geen betere gegevens.

De heer Jean-Marie Dedecker: U gaat me toch niet vertellen dat er geen Duitse of Nederlandse studies bestaan.

Ik hoor onze andere minister van Verkeer zeggen dat er vandaag 64 doden zijn bij het vrachtwagenvervoer

op de autosnelweg. Als ik uw studie bekijk, praat u hier over 1 procent. We hebben het dus over 0,64 tot 2 slachtoffers min of meer. De ziekenhuisbacterie is in België verantwoordelijk voor 2800 doden. Ik heb nog nooit gehoord dat we daarom een aantal ziekenhuizen moeten sluiten. Is het een maatschappelijke overweging om de snelheidsbeperking in te voeren op basis van de minimale simulatie die u hier brengt? Ofwel komt men met feiten, ofwel doet men aan politiek met de natte vinger.

De heer Erik Nuyts: We hebben inderdaad gezocht naar studies in het buitenland waar de snelheid gedaald is. Als men een bepaalde maatregel overweegt, moet de situatie inderdaad op voorhand grondig ingeschat worden.

De heer Jean-Marie Dedecker: Dat horen we u graag zeggen. Dat vragen wij ook: vooraleer we maatregelen nemen, zouden we graag de situatie heel grondig inschatten. Daarvoor bent u betaald: om die studie te doen.

De heer Erik Nuyts: Om aan feiten te komen, moeten gegevens ingezameld worden voor de invoering van de maatregel, dan moet de maatregel ingevoerd worden en bekeken wat er daarna gebeurt. In het buitenland hebben we nergens een studie kunnen vinden die op deze manier de resultaten bekijkt. We hebben dit soort studies in Vlaanderen wel al kunnen uitvoeren voor veel kleinere maatregelen, zoals conflictvrije verkeerslichtenregelingen, het plaatsen van onbemande camera's en het aanleggen van rotondes. We kunnen de situatie op kruispunten zonder rotonde vergelijken met plaatsen waar wel een rotonde is aangelegd en op die manier kunnen we een effect inschatten. In dit geval kunnen we toch moeilijk de maatregel invoeren en dan zien wat er gebeurt. Als de maatregel wel ingevoerd wordt, zou ik graag hebben dat er op voorhand gegevens verzameld worden. Dan kunnen we u achteraf exact vertellen wat de gevolgen zijn. Maar we hebben geen pilootproject waar we dergelijke maatregel kunnen toepassen. Een pilootproject met snelheidsbeperking voor vrachtwagens in een bepaalde provincie invoeren, lijkt me ook niet de bedoeling.

De heer Jean-Marie Dedecker: Het bestaat wel. Er is in Nederland een studie gebeurd, ook rond de steden. Het verbaast me dat dat hier niet in terug te vinden is.

De heer Erik Nuyts: De studies waar u naar verwijst, betreffen een algemene snelheidsverlaging. Daarover hebben we ook Vlaamse resultaten. Maar hier gaat het heel specifiek over het effect van maatregelen

voor één deelgroep. Van die situatie hebben we nergens een Nederlandse voor- en nastudie kunnen terugvinden.

De heer Jean-Marie Dedecker: We weten dus nog niet genoeg.

De heer Erik Nuyts: Inderdaad.

De heer Jan Peumans: Gisteren las ik in de krant dat er opnieuw meer doden op de autosnelwegen zijn en het vrachtvervoer de grote boosdoener is en dat minister Landuyt een campagne begint. Minister Landuyt kent dus blijkbaar perfect de oorzaken van de ongevallen. Het Steunpunt Verkeersveiligheid doet heel zinvol werk. Wat door iedereen zomaar verkondigd wordt, wordt nu eindelijk eens wetenschappelijk onderbouwd. Maar uit een quick scan van vrachtauto-ongevallen in opdracht van de Nederlandse minister van Verkeer Karla Peijs, blijkt dat de oorzaken daarvan niet gekend zijn. Wat is bijvoorbeeld de invloed van buitenlandse chauffeurs op het vrachtwagenverkeer in Vlaanderen en België? Dat is heel interessant om te onderzoeken. De ongevallen in Nederland worden voor 73 procent door Nederlandse chauffeurs veroorzaakt. Minister Carla Peijs stelt vast dat ook in de omringende landen heel weinig cijfermateriaal te vinden is. De studie die u hebt voorgesteld, is een eerste goede aanzet, die weliswaar alleen geënt is op – vooral buitenlands – literatuuronderzoek. Toch hoor ik de ministers voortdurend pleiten voor een betere ongevallenanalyse. Ik veronderstel dat we het volledige rapport van het steunpunt kunnen krijgen. Ik versta immers heel weinig van de presentatie. We moeten weten of de ongevallen met vrachtverkeer al dan niet gerelateerd zijn aan de hogere snelheid. Minister Peijs stelt dat ze dat, met de gegevens die ze nu heeft, niet kan aantonen.

De heer Ludwig Caluwé: Ik dacht ook dat de verklaring van minister Landuyt gebaseerd was op een studie. Hij stelt dat de oorzaak van bijkomende ongevallen waar zware vrachtwagens bij betrokken zijn eerder ligt in het niet respecteren van de rij- en rusttijden en in het feit dat de lading niet goed vast ligt. Heeft de minister dat zomaar uitgevonden of is dat wel degelijk gebaseerd op wetenschappelijk studiewerk? En is dat dan eerder de oorzaak dan de snelheid?

De heer Kurt Van Hout: Ik weet niet waar de minister zich op gebaseerd heeft. Ik veronderstel dat hij een aantal vaststellingen heeft gedaan op basis van de verkeersveiligheidsbarometer. Het zijn alleszins

mogelijke oorzaken. Uit de literatuur blijkt dat de snelheid vaak een van de doorslaggevende elementen is, vaak bijkomend ten opzichte van een andere oorzaak: wie verstrooid was had het ongeval wel kunnen voorkomen als hij trager reed.

De heer Jul Van Aperen: U stelt in uw conclusies dat het aantal ongevallen daalt als de gemiddelde snelheid daalt maar stijgt als de spreiding van de snelheid stijgt. U zegt er evenwel niet bij hoe zich dat tot elkaar verhoudt.

In Vlaanderen liggen de opritten van autonsnelwegen gemiddeld tien tot twaalf kilometer uit elkaar. In Duitsland gaat het om afstanden van gemiddeld 25 tot 30 kilometer. Daar waar de snelheden niet op elkaar zijn afgestemd, gebeuren de meeste ongevallen: aan de op- en afritten. Het risico op ongevallen is bij ons dus veel groter. Men kan dus zomaar geen buitenlandse studie op Vlaanderen projecteren. We hebben in Vlaanderen en België geen enkel instrument voor een ernstige ongevallenanalyse. Zolang we daar geen langdurige ervaring in opbouwen, zal het voor ons ook heel moeilijk zijn om iets te gaan vergelijken.

De heer Erik Nuyts: Er zijn inderdaad twee tegenstrijdige effecten maar opgeteld bij elkaar, is er in alle gevallen een winst: de daling van het aantal ongevallen overweegt op de stijging ten gevolge van dezelfde maatregel.

We moeten ons inderdaad nog steeds baseren op de ongevallengegevens van 2001. De gegevens die door het NIS over een latere datum verzameld zijn, hebben wij ook nog niet.

De heer Jul Van Aperen: U hebt statistieken van 2001, maar geen enkele ongevallenanalyse. Als er zich een ongeval voordoet waarbij een vrachtwagen betrokken is, komen alle cameraploegen daar op af omwille van het spektakel. Zelfs als men niet weet of de vrachtwagen het ongeval heeft veroorzaakt, wordt het vrachtverkeer wel als de grote boosdoener afgeschilderd. Op de autosnelweg is de personenwagen de zwakke weggebruiker tegenover de vrachtwagen. Daarom moet men zorgen dat die zo weinig mogelijk met elkaar in conflict komen, door de snelheden van beide elkaar zo dicht mogelijk te laten benaderen.

De heer Jan Peumans: U stelt dat de verkeersveiligheidswinst kleiner wordt als het verschil in snelheid tussen vrachtwagens en personenwagens te groot wordt. Is het verschil tussen 80 en 120 kilometer per

uur te groot? Als dat zo is, moeten bij een snelheidsbeperking van 80 kilometer per uur voor vrachtwagens, de auto's dan ook langzamer gaan rijden?

De heer Erik Nuyts: We hebben ook nog een scenario uitgerekend waarin we extra handhaving veronderstelden. Het belangrijkste verschil met de andere scenario's is dat daar de personenwagens ook trager rijden. Dan merken we inderdaad een behoorlijk sterke daling van het aantal ongevallen.

De heer Jan Peumans: Wat is een behoorlijk sterke daling?

De heer Erik Nuyts: We hebben het dan over 10 procent minder letselongevallen in vergelijking met de huidige situatie.

De heer Jan Peumans: Nederland heeft, bij wijze van experiment, op 1 november de snelheid voor al het verkeer op vier rijvakken rond stedelijke gebieden, teruggebracht tot 80 kilometer per uur. Daardoor wordt een systeem van blokrijden gecreëerd, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit wordt gecreëerd, de uitstoot lager ligt en het risico op ongevallen daalt.

De heer Erik Nuyts: Dat is ongetwijfeld een zeer veilige maatregel. De gemiddelde snelheid daalt en de spreiding verdwijnt.

De heer Jan Peumans: Maar waar vind ik die bij uw voorstellen?

De heer Erik Nuyts: De vraag was om het effect na te gaan van de maatregel om vrachtwagens trager en de personenwagens niet trager te laten rijden.

De heer Jan Peumans: In uw simulatie van ongevallen schrijft u wel dat, als het verschil tussen vrachtwagens en auto's te groot wordt, de winst voor de verkeersveiligheid daalt. Als de minister de snelheid voor het vrachtverkeer verlaagt, zou ze dat dus voor het autoverkeer ook moeten doen.

De heer Rudi Daems: De beslissing in Nederland om te gaan blokrijden rond een aantal grote steden is vooral een milieumaatregel. Is de verkeersveiligheid van die maatregel wel volledig onderzocht?

De heer Erik Nuyts: Voor zover ik de studie ken, is de verkeersveiligheid echt maar zijdelings aangehaald.

De heer Jul Van Aperen: U zegt daarnet zelf dat er meer verkeersveiligheid is door minder spreiding.

De heer Rudi Daems: Als de spreiding groter wordt, daalt de veiligheidswinst.

De heer Jul Van Aperen: Als de spreiding kleiner is, is er een grotere veiligheid. Als iedereen 80 kilometer per uur rijdt, is de winst maximaal.

De heer Pieter Huybrechts: De Nederlandse studies wijzen uit dat er steeds meer files ontstaan als iedereen maar 80 kilometer per uur rijdt.

De heer Jan Peumans: In Nederland wil men compact gaan rijden: doordat de snelheid veel lager is, gaat men automatisch een rijstrook bij creëren, waardoor er meer capaciteit op de weg ontstaat. Dat heeft dan weer een veel meer gelijkmatige snelheid tot gevolg. Die idee heeft toenmalig minister Stevaert ooit nog eens gelanceerd voor de Brusselse Ring.

De heer Pieter Huybrechts: Ik lees in de krant dat verkeersexperts zeggen dat een snelheidsbeperking van 80 kilometer per uur voor alle wagens in de praktijk tot meer files leidt.

De heer Rudi Daems: We vragen dat ons voorstel van resolutie volgende week door de commissie besproken wordt.

De voorzitter: Dat is evident. Volgende week gaat de discussie voort.

De verslaggever,

De voorzitter,

Herman
LAUWERS

Marc
VAN DEN ABELEN
