

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**

**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
- Nr. 2: Verslag hoorzitting

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting door de eerste indiener.....	4
2. Bespreking .....	4
3. Stemming.....	11

---

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux c.s. 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. U vindt het verslag van deze hoorzitting in *Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 575/2.

Het voorstel van resolutie werd besproken op dinsdag 13 december en verworpen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

## 1. TOELICHTING DOOR DE EERSTE INDIENER

De heer *Eloi Glorieux* vermeldt dat zijn fractie tijdens de plenaire vergadering van 9 november 2005 de spoedbehandeling van dit voorstel van resolutie gevraagd had. De plenaire vergadering besliste echter dat dit voorstel van resolutie bij voorrang in commissie behandeld diende te worden. De reden van deze prioritaire behandeling is dat Groen! ontstemd is door de aankondiging door minister Van Brempt van de maatregel tot invoering van een snelheidsbeperking voor vrachtwagens. De aankondiging leidde tot verwarring maar kan toch geen proefballonnetje zijn omdat er ook in de beleidsbrief sprake is van deze maatregel. Het lid veronderstelt dat het een regeringsvoorstel is maar stelt anderzijds wel vast dat de regeringspartijen in de media ruzie maken over dit voorstel. Dat is de voornaamste politieke reden waarom Groen! de dringende behandeling vraagt van dit voorstel van resolutie: enerzijds om duidelijkheid te scheppen en anderzijds ook een parlementair debat – en niet uitsluitend in de media – te hebben over deze maatregel.

Groen! vindt bovendien deze maatregel een zeer goed en doordacht initiatief. De heer Eloi Glorieux is van oordeel dat met dit initiatief iets gedaan wordt aan de klimaatopwarming. Uit waarnemingen blijkt dat

deze herfst wellicht de heetste herfst wordt sinds de waarnemingen.

Hetzelfde lid verwijst naar een recent artikel in *De Tijd* over klimaatveranderingen. Een dergelijke maatregel als een snelheidsbeperking voor vrachtwagens is zeer belangrijk voor het milieu. Hij heeft weliswaar begrip voor de (economische) standpunten van de vrachtwagensector maar is van oordeel dat het ingeroepen tijdverlies sterk overdreven is. Er is echt nood aan dringende concrete daadwerkelijke maatregelen om onze doelstellingen in het raam van Kyoto te realiseren. Deze maatregel is een goed doordacht voorbeeld hiervan: dat blijkt uit de studie van VITO. Het is een maatregel die effectief zeer snel kan worden ingevoerd en snel zal leiden tot een wezenlijke vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 5 tot 15%. Hetzelfde lid pleit dan ook voor een onmiddellijke invoering van een snelheidsbeperking voor vrachtwagens om de maatschappelijke kost van de uitstoot af te remmen. Een verantwoord beleid met perspectieven vergt dergelijke maatregelen. Vandaar dat het voorstel van resolutie van Groen! vraagt om in de transportsector effectieve maatregelen te nemen om de uitstoot van broeikasgassen op korte termijn wezenlijk te reduceren en alvast de maximumsnelheid voor vrachtwagens op autosnelwegen te verlagen tot 80 km/u.

## 2. BESPREKING

### Vraag om uitstel en hoorzitting

De heer *Herman Lauwers* vraagt om de bespreking van dit resolutievoorstel met een week uit te stellen om in overleg met alle meerderheidsfracties bij wijze van amendering te streven naar een alternatief voorstel.

De heer *Eloi Glorieux* is het niet eens om dit voorstel van resolutie te verdagen op de Griekse kalenden: hij kan enkel akkoord gaan om dit voorstel volgende week te behandelen. Hij stelt alleen vast dat de meerderheid er niet in slaagt om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen.

De heer *Jul Van Aperen* stelt vast dat ook in de beleidsbrief Mobiliteit sprake is van deze maatregel. Hij verklaart dat hij deze beleidsbrief niet kan goedkeuren zonder niet eerst het debat over de snelheidsbeperking te voeren in commissie.

De heer *Jan Peumans* verwijst eveneens naar de beleidsbrief Mobiliteit waar de minister verklaart dat

ze een tweevoudige opdracht in dat verband gaf: een opdracht aan het VITO en een studie door het Steunpunt Verkeersveiligheid. Hetzelfde lid pleit ervoor om naast VITO en Steunpunt Verkeersveiligheid ook de visie van Febetra en SAV te horen over deze maatregel. Ook de problematiek van de rij- en rusttijden zou moeten in rekening worden genomen en het dossier mag niet verengd worden tot de autosnelwegen. Conclusie is dat de heer Peumans pleit voor een hoorzitting en een uitstel totdat de beloofde studies beschikbaar zijn.

De heer *Pieter Huybrechts* sluit zich aan bij het standpunt van de heer Peumans. Men moet beschikken over alle mogelijke elementen en de transportsector moet gehoord worden.

De heer *Jul Van Aperen* stelt vast dat er naast de VITO-studie en de verkeersveiligheidsstudie, ook nood is aan een economische impactstudie. De laatste studie is een noodzaak.

Minister *Kathleen Van Brempt* is verheugd dat dit debat aan de agenda staat. Het belang van mobiliteit op het milieu is uitermate belangrijk. Ze vindt het een goede zaak om de verkeersveiligheidsstudie af te wachten en is niet gekant tegen een economische impactstudie omdat deze maatregel ook een draagvlak moet hebben in het parlement.

De commissie beslist om een hoorzitting te organiseren over dit onderwerp met enerzijds de auteurs van de VITO-studie en de studie van Steunpunt Verkeersveiligheid, en anderzijds de transportsector bij monde van Febetra en SAV te horen.

### Bespreking

De heer *Jean-Marie Dedecker* las in Het Laatste Nieuws van 12 december 2005: "Door de maximumsnelheid voor vrachtwagens te verlagen, kan men elk jaar 50 tot 100 verkeersdoden vermijden." Dat is een uitspraak van de sp'a-voorzitter. Als de minister dat kan beamen en de studie daarover kan tonen, is de heer Dedecker onmiddellijk bereid om dit voorstel van resolutie te steunen.

Als de minister antwoordt, zou de heer *Jan Penris* willen weten of ze antwoordt namens de hele regering dan wel in haar eigen naam.

Minister *Kathleen Van Brempt* verwijst naar de conclusies van de verkeersveiligheidsstudies die vorige

week tijdens de hoorzitting besproken zijn. Ze leest letterlijk uit die documenten: "Het verlagen van de snelheidslimiet tot 80 kilometer per uur heeft volgens het onderzoek een reductie van het aantal ongevallen met 1 tot 3 procent tot gevolg. De ernst van de ongevallen daalt sterker: er zijn 8 procent minder doden, 6 procent minder zwaargewonden en 2 procent minder lichtgewonden. Het effect op de verkeersveiligheid wordt veel groter als de 80 kilometer per uur gecombineerd wordt met maatregelen zoals de snelheidsbegrenzer, het inhaalverbod en de handhaving. Dan vermindert het aantal ongevallen met 6 tot 10 procent en de ernst vermindert ook: het aantal doden met 15 procent, het aantal zwaargewonden met 10 procent en het aantal lichtgewonden met 5 procent." Dat is een antwoord namens de regering.

De heer *Pieter Huybrechts* herinnert eraan dat het terugdringen van de snelheid tot 80 kilometer per uur volgens het Steunpunt Verkeersveiligheid één groot nadeel heeft: als het snelheidsverschil tussen vrachtwagens en personenwagens te groot wordt, zal het aantal verkeersongevallen precies stijgen. Men zou dan logischerwijze een algemene snelheidsbeperking van 80 kilometer per uur kunnen opleggen. In Nederland loopt een dergelijk experiment: op een aantal plaatsen rond vier grote steden mogen alle soorten wagens maar 80 kilometer per uur rijden. Nederlandse verkeersexperts zeggen echter zelf dat deze maatregel net tot meer files leidt. Meer files betekent voor de heer Huybrechts: meer verkeersonveiligheid en meer milieuvervuiling. De snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur blijkt dus in de praktijk niet te werken.

Volgens de heer *Carl Decaluwe* heeft de hoorzitting het effect van het voorstel op het totale verkeer niet duidelijk gemaakt. Er zijn evenmin alternatieve scenario's voorhanden. Er kan dus geen definitieve stelling ingenomen worden. In het kader van de just-in-timeregeling zal de toepassing van de snelheidsbeperking er toe leiden dat de transportbedrijven meer vrachtwagens zullen inzetten. Bovendien houdt de voorgestelde studie onvoldoende rekening met het type van vrachtwagens: de transportsector is bereid de beste normen te handhaven. Ten derde is volgens de transportsector niet zozeer de snelheid verantwoordelijk voor een toename van het aantal ongevallen dan wel de combinatie met het invoeren van snelheidsbegrenzers. De heer Decaluwe stelt ook vast dat andere maatregelen met hetzelfde of een groter effect niet overwogen zijn. Hij denkt bijvoorbeeld aan de handhaving van normen van uitstoot. De spreker vindt het veel te voorbarig om, op basis van

de besproken studie, het voorstel van de minister te steunen. Het initiatief van premier Verhofstadt van vanmorgen getuigt overigens van dezelfde stelling: er is eerst nood aan een algemeen kader met een duidelijk wetenschappelijke onderbouw.

De heer *Jos Stassen* stelt namens de indieners van het voorstel van resolutie vast dat het huisgezin van de Vlaamse meerderheid eens ferm ruzie heeft gemaakt, waarna de federale schoonvader met een oplossing komt. Vlaanderen gaat er op vooruit. Op 19 juni 2005 heeft mevrouw Van Brempt een voorstel geformuleerd. Een week later is ze bijgetreden door minister Landuyt. Een aantal maanden later heeft de minister haar stelling hard gemaakt met een studie. Dan is het logisch dat het parlement ervoor pleit dat die aankondigingen in beleid worden omgezet. Groen! heeft daartoe dit voorstel van resolutie ingediend. Op basis daarvan heeft vorige week een hoorzitting plaatsgevonden, waar een aantal zaken duidelijk gemaakt zijn. Het voorstel van minister Van Brempt heeft duidelijk effecten op het milieu en de veiligheid. Alleen over de sterkte van die effecten is discussie mogelijk. Het verwondert de heer *Stassen* ontzettend dat de liberale fractie een instituut dat al twee regeerperiodes onder de bevoegdheid van een liberale minister ressorteert, aanvalt en beweert dat VITO enkel een studie kan afleveren met de resultaten die de opdrachtgever graag ziet. De spreker vindt dat schandalig. Nu wordt er gepleit voor een nieuwe studie, terwijl vorige week de objectiviteit van VITO in twijfel is getrokken.

Volgens de heer *Dedecker* gaat het niet om de objectiviteit van de studie maar wel om de objectiviteit van de opdracht. Hij merkt op dat de heer *Stassen* vorige week niet aanwezig was. De heer *Stassen* repliceert dat hij het volledige verslag gelezen heeft. Mevrouw *Annick De Ridder* stelt dat ze geen antwoord heeft gekregen op haar uitdrukkelijke vraag naar de opdrachtomschrijving.

De heer *Herman Lauwers* is de toon van de laatste sprekers beu. Hij heeft geen moeite met meningsverschillen over het voorstel en over de interpretatie van de studie. Het toontje waarmee deze discussie wordt gevoerd, is echter van een laag allooi, dat de heer *Lauwers* in zijn 19-jarige parlementaire loopbaan nog nooit heeft meegemaakt. Het stoort hem dat er geen bereidheid is om op een enigszins objectieve manier te zoeken naar de goeie kanten van dingen en men slechts poogt elkaar de gracht in te rijden. Dat is de sfeer in deze commissie. Die onbeschoftheid heeft de heer *Lauwers* in geen jaren in dit parlement gekend.

De heer *Jos Stassen* blijft bij zijn stelling dat de studies aantonen dat de maatregel een milieu- en een verkeersveiligheidseffect heeft, al kan men discussiëren over de mate waarin. De vraag rijst waarom hij dan niet wordt ingevoerd. Het lid beseft dat de bevoegdheid federaal is, maar het Vlaamse Gewest kan dit mee helpen uitvoeren. Hij weet ook dat het milieueffect inzake fijne stofdeeltjes klein is, maar daarvoor zijn andere maatregelen nodig, zoals het gebruik van Euro-5- en Euro-6-motoren en de dieselroetfilters. Op het vlak van CO<sub>2</sub> is er wel een belangrijk effect. De heer *Stassen* vraagt zich af waarom nu nog een studie van de studies nodig is. Volgens hem is dit gewoon een truc om de noodzakelijke maatregelen uit te stellen. Hij vindt dat de commissieleden zich moeten schamen.

De heer *Carl Decaluwe* wijst erop dat de kritiek niet de wetenschappelijkheid van de VITO-studie geldt maar de beperktheid van de opdracht. Hij accepteert de effecten op het vlak van milieu en verkeer, maar de studie houdt geen rekening met economische afgeleiden als de kosten en de tijd voor het bedrijfsleven. Dat is nochtans bijzonder belangrijk. Bovendien gaat het hier inderdaad om een federale bevoegdheid. De premier heeft terecht aangekondigd dat de verschillende effecten als geheel zullen bekeken worden voor een beslissing wordt genomen. De moeilijkheden worden veroorzaakt door minister Van Brempt. Belangrijke maatregelen nemen – zoals in het voorstel van resolutie wordt gevraagd – op basis van een zo beperkte studie zou onbehoorlijk bestuur zijn. Voor CD&V is wat thans voorligt, niet aanvaardbaar.

De heer *Bart Martens* herinnert eraan dat de twee al uitgevoerde studies aantonen dat de maatregel een positief effect zal hebben op verkeersveiligheid, zeker als hij geflankeerd wordt door een inhaalverbod, een snelheidsbegrenzer en een handhavingsbeleid. Wel is er discussie over de mate waarin het effect speelt, maar het blijft best professional judgement. De beschikbare wetenschappelijke kennis werd gebruikt om naar best vermogen de impact op verkeersveiligheid in te schatten. Ook het effect op de terugdringing van de uitstoot van broeikasgassen is ontegensprekelijk positief, zegt VITO. Het lid geeft toe dat het effect inzake fijn stof en NO niet eenduidig is, maar het belang daarvan valt weg in het milieuschademodel ten opzichte van de baten. Het belang van het mogelijke negatieve effect inzake fijn stof neemt nog meer af door de strenger wordende Europese wetgeving voor die pollutanten. De maatregel is dus zeer zinvol en het is dan ook zeer goed dat de minister ermee op de proppen kwam. Maar

blijkbaar is het niet evident om voor goede maatregelen op een twee drie een politieke consensus te vinden. De heer Martens maakt de vergelijking met de afschaffing van de Eliaheffing, die ook een paar jaar vergde. Hij erkent wel dat een aantal gegevens nog onduidelijk zijn, zoals die over verkeersstromen. Zij behoeven verdere studie en de sp-a-fractie heeft daar niets op tegen. Zij is ervan overtuigd dat men op die manier ervoor kan zorgen dat de snelheidsverlaging door flankerende maatregelen ook de sector zelf ten goede komt. Premier Verhofstadt beloofde die studie inmiddels, wat goed is aangezien de maatregel federaal moet genomen worden. Het lid stelt voor om in afwachting van het bijkomend onderzoek de stemming over het voorstel van Groen!, dat goed is maar voor verbetering vatbaar, uit te stellen.

Mevrouw *Annick De Ridder* herhaalt haar vraag naar een economische impactstudie. Haar fractie vindt de op tafel liggende studies onvolledig en niet objectief. Zij betreurt dat de federale premier moest tussenkomen vooraleer op die vraag kon worden ingegaan. De omvattende studie zal alle aspecten meenemen en dat is goed. Zij herhaalt ook haar kritiek op het niet-eenduidige milieueffect en de uitgangspunten van oude transportmodi en Australische modellen. Op het vlak van de verkeersveiligheid trapt de studie een open deur in. Stilstaande objecten botsen inderdaad niet. Men houdt ook geen rekening met de inzet van bijkomende vrachtwagens. Zij wijst er voorts op dat de onvermijdelijke doorrekening van de toegenomen kosten van de transporteurs naar de consument niet bepaald sociaal te noemen is. Zij besluit dat haar fractie het voorstel niet zal goedkeuren.

De heer *Jan Penris* wil vier bedenkingen maken: drie wetenschappelijke en één politieke. Omdat de wetenschappelijke studies over de ecologische impact van deze maatregel zowel door de wetenschappelijke wereld als door de politieke meerderheid snel zijn afgeschoten, twijfelt de spreker aan het ecologische nut van deze maatregel. Spreker heeft ook enkele bedenkingen bij het argument van de verkeersveiligheid. Zo twijfelt hij of het hoge aantal verkeersslachtoffers enkel en alleen te wijten is aan de snelheid waarmee vrachtwagens rondrijden. Veel ongevallen worden door infrastructurele problemen veroorzaakt. Van de belofte van voormalig minister Steve Stevaert om alle zwarte punten weg te werken, is nog niet veel in huis gekomen.

Een aantal chauffeurs rijdt onveilig. Het departement Onderwijs, dat eveneens in socialistische handen is, is

mee verantwoordelijk voor de opvoeding van jongeren tot veilige chauffeurs.

Een ander probleem is de slechte manier waarop vrachtwagens geladen worden. Hoe meer de sector geliberaliseerd wordt, hoe meer ongevallen er zullen zijn met slecht geladen vrachtwagens. Aldus de heer Jan Penris.

De maximumsnelheid verlagen, zal volgens de spreker transporteconomisch niets opleveren. Men zal meer vrachtwagens in omloop moeten brengen om hetzelfde volume te vervoeren.

Volgens de heer Jan Penris heeft minister Kris Peeters onlangs een oplossing voorgesteld. De minister stelde voor om haven- en ontvangstterminals 24 uur op 24 te laten werken. Een deel van het transport zal op die manier 's nachts plaatsvinden. De spreker wijst erop dat de haven van Antwerpen zijn terminals bij wijze van experiment enige tijd 's nachts heeft laten werken. De transportsector heeft niet deelgenomen aan dit experiment omdat het andere einde van de ladingslijn niet meewerkte.

Chauffeurs die 's nachts rijden worden anders betaald, waardoor de kosten van de Vlaamse transportsector nog zullen toenemen. De vraag is of de Vlaamse transportsector zo ver wil gaan.

Afsluitend maakt de heer Jan Penris nog een politieke bedenking. Minister Van Brempt heeft volgens hem niet voor haar beurt, maar uit overtuiging gesproken. Hij deelt haar overtuiging niet, maar respecteert ze wel. Hij waardeert het dat de minister bij haar standpunt blijft tegen haar eigen achterban in.

Inmiddels is gekozen voor een gemakkelijke oplossing. Men stelt het voor alsof dit probleem niet langer een probleem van de Vlaamse Regering is. Men stelt het voor alsof minister Van Brempt voor haar beurt heeft gesproken. De heer Jan Penris is er echter van overtuigd dat de minister uit overtuiging en in eigen naam spreekt. Dat verklaart de zenuwachtigheid onder bepaalde parlementsleden. Het gaat volgens hem niet op om het probleem naar de federale regering te verwijzen. Hij roept de heer Stassen op zijn voorstel van resolutie niet in te trekken. Hij zal dit voorstel van resolutie weliswaar niet goedkeuren, maar hij kijkt belangstellend uit naar het stemgedrag van de sp-a.

De heer *Jul Van Aperen* blijft erbij dat minister Van Brempt op 22 juni haar eigen mening heeft geuit. Hij

respecteert haar mening, maar vindt dat zij dit idee vooraf grondig had moeten onderzoeken.

De spreker heeft bedenkingen bij de studie van het VITO. In de studie van Steunpunt Verkeersveiligheid Vlaanderen komt men eveneens tot enkele vreemde conclusies. De spreker dringt aan op een studie van de economische gevolgen.

Volgens de heer Jul Van Aperen is het nog te vroeg om een oordeelkundig oordeel te vellen. Dit voorstel moet terugkeren naar het federale niveau waar het thuishoort. Indien het Vlaamse Gewest dit voorstel zou goedkeuren, zou de maximumsnelheid op de Brusselse ring driemaal wijzigen.

De heer *Jean-Marie Dedecker* is het volledig eens met de heer Van Aperen.

De heer *Jean-Marie Dedecker* vraagt zich af op welk niveau dit debat gevoerd wordt binnen de sp·a. De spreker citeert de sp·a-voorzitter die zegt dat het aantal verkeersslachtoffers met 50 tot 100 zal dalen wanneer de maximumsnelheid voor vrachtwagens wordt verlaagd. Volgens de heer *Dedecker* lieten in 2003 64 mensen het leven in een ongeval waarbij een vrachtwagen betrokken was. In totaal zijn er in dat jaar 150 verkeersdoden gevallen op de autosnelweg. Hij vraagt zich af of de heer *Vande Lanotte* zijn stelling kan verklaren aan de hand van cijfers. Op de vraag of minister *Van Brempt* haar voorzitter volgt, heeft de heer *Dedecker* nog altijd geen antwoord gekregen.

De heer *Jean-Marie Dedecker* vraagt zich af hoe ernstig dit debat gevoerd wordt. Bestaat de strategie erin dat wie de sp·a niet volgt per definitie een doodrijder is? Hij is wel bereid het voorstel van minister *Van Brempt* onmiddellijk goed te keuren, als ze de bewering van haar partijvoorzitter kan staven.

De heer *Jean-Marie Dedecker* merkt op dat minister *Van Brempt* dit idee op een blauwe maandag heeft gelanceerd. Vervolgens werd een studie gemaakt. Deze studie beschrijft zes scenario's, maar het voorstel was om de maximumsnelheid voor vrachtwagens te verlagen van 90 kilometer per uur naar 80 kilometer per uur. De studie toont aan dat zo'n verlaging zal leiden tot een daling van het aantal ongevallen met 3 tot 7 procent. Het debat wordt uit eigenbelang vertroebeld.

Vervolgens wrijft de spreker de heer *Stassen* zijn selectieve milieu-interpretatie onder de neus. De stikstofuitstoot stijgt met 3 procent door deze maatre-

gel. De roetuitstoot stijgt eveneens met 3 procent. De heer *Stassen* rekent erop dat de Euro-5-motor dat probleem zal oplossen. Een Febetra-studie toont aan dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot zal dalen door de invoering van de Euro-5-motor.

Het debat mag volgens de heer *Dedecker* niet worden tot kritiek op VITO en het steunpunt. Deze heeft de opdracht die ze gekregen heeft uitgevoerd. Hij twijfelt niet aan de waarde van die onderzoeken. De VITO schrijft bijvoorbeeld dat ze het effect op de transportstroom en filevorming niet hoefden te onderzoeken. Hij hoopt dat de federale studie zich daarover zal buigen.

Twee van de drie grote transportbonden zijn van oordeel dat het vervoer met 15 procent zal toenemen door deze maatregel. De heer *Dedecker* vindt dat de overheid verplicht is deze bewering te onderzoeken. Van zodra dit aspect is onderzocht, kan de politiek oordelen over dit voorstel.

Hoe lager de snelheid, hoe minder ongevallen. Maar een al te groot snelheidsverschil tussen vrachtwagens en personenwagens leidt tot een nieuw risico. Volgens de spreker maakt men vergelijkingen om zijn eigen gelijk aan te tonen.

Omdat het vastleggen van de maximumsnelheid een federale bevoegdheid is, moet dit debat tot grote spijt van de spreker gevoerd worden op het federale niveau.

De heer *Jos Stassen* verontschuldigt zich bij de meerderheid omdat zijn voorstel van resolutie tot onenigheid heeft geleid. Hij vindt het beneden alle peil dat mevrouw *De Ridder* de VITO-studie in twijfel blijft trekken.

Hij blijft erbij dat een verlaging van de maximumsnelheid ontegensprekelijk de milieu-effecten met zich mee zal brengen. Over de mate is niet iedereen het eens. In de strijd tegen het fijne stof zijn sowieso bijkomende maatregelen nodig.

De heer *Jos Stassen* stelt voor 13 december 2005 uit te roepen tot de Heilige Verhofstadt-dag omdat hij de Vlaamse Regering vandaag viermaal tegemoet is gekomen. Door een studie voor te stellen, neemt het federale niveau dit moeilijke dossier over.

Vervolgens wijst de heer *Jos Stassen* minister *Van Brempt* erop dat ze wel degelijk een probleem heeft. Ze heeft een voorstel gelanceerd waarover Groen! wil debatteren. Uit de reactie van CD&V en VLD



blijkt dat minister Van Brempt voor haar beurt heeft gesproken. Hij hoopt dat minister Van Brempt een afdoend antwoord in huis heeft op al deze kritiek.

De heer *Jean-Marie Dedecker* wijst erop dat de heer Jos Geysels ooit gezegd heeft dat politiek een georganiseerd meningsverschil is. De premier heeft dat volgens de spreker goed begrepen. Het is zijn taak om federale aangelegenheden naar zich toe te trekken.

De heer *Flor Koninckx* vindt dat men moet proberen af te komen van de symboolwaarde van dit dossier. Er moeten rationele argumenten worden gehanteerd. Het parlementslid is voorstander van de uitbreiding van de onderzoeken, zowel op economisch als op mobiliteitsvlak. Hij is voorstander van een veel ruimere toepassing van de snelheidsbeperking van 80 kilometer per uur op congestiegevoelige plaatsen, ook voor gewone wagens. Een dergelijke maatregel heeft positieve gevolgen voor zowel milieu, veiligheid als filebestrijding. De invoering van de maximumsnelheid van 80 kilometer per uur op de A13 in Nederland heeft spectaculaire voordelen opgeleverd, zowel inzake mobiliteit als op het vlak van milieu. Er werd een voor- en nastudie verricht. Dit is de enige mogelijkheid om de effecten van de maatregel te evalueren. Uit de studie blijkt dat het aantal ongevallen op de A13 rond Rotterdam als gevolg van de maatregel, op achttien maanden tijd is gedaald van 148 naar 64. Het aantal letselongevallen werd teruggebracht van 19 tot 2.

Deze aangelegenheid moet zo sereen en ernstig mogelijk worden bestudeerd. Het gaat om het leefmilieu en om mensenlevens.

Minister *Kathleen Van Brempt* betreurt dat er in de commissie voortdurend op wordt gewezen dat het hier niet zou gaan om een Vlaamse bevoegdheid. De minister heeft er van meet af aan voor gepleit om het voorstel in te voeren op het federale niveau. Dit is de meest eenvoudige werkwijze. Een aanpassing van de verkeerswet volstaat. Dit ontslaat Vlaanderen niet van de plicht om het voortouw te nemen in dit soort van debatten. Vlaanderen heeft dit ook in het verleden al gedaan. Vlaanderen heeft snelheidsbeperkingen doorgevoerd, ook al werd het daarin niet gevolgd door het federale niveau. Een voorbeeld is de snelheidsbeperking op de gewestwegen van 90 naar 70 kilometer per uur. Het federale niveau zou in dit kader eindelijk moeten doen wat het Vlaamse Gewest vraagt: de snelheid op de gewestwegen verlagen tot 70 kilometer per uur, en van 90 kilometer per uur de uitzondering maken. Dit zou heel wat verkeersborden overbodig maken.

De aanvullende verkeersreglementering is wel degelijk een Vlaamse bevoegdheid. Vlaanderen moet op dit vlak ambitieus zijn: het moet voorstellen lanceren op het vlak van verkeersveiligheid en leefmilieu. Indien het federale niveau niet mee wil, kan Vlaanderen zelf maatregelen nemen. Dat is echter niet ideaal. De minister wil minder en niet meer verkeersborden.

De minister vindt dat het tot haar bevoegdheid behoort om dit debat op gang te brengen. Zowel het milieu- als het mobiliteitsbeleid moeten rekening houden met de voorspelde toename van de mobiliteit in Vlaanderen. Er zijn maatregelen nodig om de band door te knippen tussen een stijgende mobiliteit en de effecten daarvan op het leefmilieu. De minister van Leefmilieu is het daar volgens minister Van Brempt mee eens. Het voorstel waar het vandaag over gaat, past in dit kader.

Als gevolg van de heftige reacties tijdens de zomer, heeft de minister beslist om twee studies te bestellen. Alle studies hebben hun beperkingen. De minister is zich ervan bewust dat niet alles werd onderzocht. Ze betreurt dat wat wel werd onderzocht door bepaalde parlementsliden in twijfel wordt getrokken. De resultaten van de wetenschappelijke onderzoeken naar aanleiding van de concrete onderzoeksvraag, moeten als waar worden aangenomen. De resultaten van deze studies hebben de minister verder overtuigd van het nut van het voorstel. De minister ontkent dat ze zou geweigerd hebben om een aantal studies te laten uitvoeren, zoals een economische impactstudie. De minister is nog van plan om dit te onderzoeken. Het ligt voor de hand dat deze maatregel een effect zal hebben op de sector. Dit moet vanzelfsprekend worden onderzocht. De maatregel zal positieve effecten hebben. De verminderde CO<sub>2</sub>-uitstoot zal aanleiding geven tot een verminderde brandstofprijis. Er zullen ook negatieve effecten zijn, zoals het inzetten van meer vrachtwagens. Dit moet onderzocht worden.

Ook andere sectoren, zoals die van de chemie, hebben al inspanningen moeten doen om de doelstellingen van Kyoto te halen. Ook de gezinnen zullen inspanningen moeten doen.

De studie houdt ook geen rekening met het effect op mobiliteitsstromen. Ook dit moet onderzocht worden. Ook hier zullen er positieve en negatieve effecten zijn. Een mogelijke toename van vrachtwagens zou negatieve gevolgen kunnen hebben voor de filevorming. Anderzijds zullen er minder ongevallen gebeuren. Ongevallen wegen in Vlaanderen zeer zwaar door op de filevorming.

De minister juicht het initiatief toe dat in dit verband door het federale niveau wordt genomen. Dit initiatief was vooraf afgesproken.

Er zullen onder meer studies moeten worden uitgevoerd naar bepaalde verkeersveiligheidsaspecten, in navolging van de studie die reeds werd uitgevoerd, en naar de economische impact van de maatregel. Er moeten afspraken gemaakt worden over wie welke studies laat uitvoeren. De minister is bereid om zelf de studie over de economische impact te laten uitvoeren. Hierover moeten er met het federale niveau afspraken worden gemaakt.

De snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur maakt onderdeel uit van een breder actieplan van de federale minister van mobiliteit, de Acht voor vracht, waarin ook enkele andere maatregelen zijn opgenomen die de verkeersveiligheid ten goede moeten komen.

Dit mag geen alleenstaande maatregel zijn. Andere maatregelen zijn tenminste even belangrijk, zoals de beladingsnorm en maatregelen in verband met laden en lossen. Ook dit kan positieve gevolgen hebben voor de mobiliteit, het leefmilieu en de verkeersveiligheid.

De minister vermoedt dat het artikel in Het Laatste Nieuws waaraan de heer Dedecker heeft gerefereerd, verwijst naar zowel doden als zwaargewonden. Elk jaar zijn er iets minder dan 800 doden en zwaargewonden. Wie zwaar gewond is, ondergaat vaak blijvende gevolgen en blijft vaak arbeidsongeschikt.

De heer *Jean-Marie Dedecker* repliceert dat er op een populistische manier appels met citroenen worden vergeleken. Er wordt uitgegaan van cijfers van 3 en 15 percent. De minister beweert nu dat de heer Vande Lanotte in de krant een lapsus heeft gemaakt. Het parlementslid zegt dat de journalist die het artikel heeft geschreven alles op band heeft opgenomen. Het debat wordt niet sereen gevoerd. De spreker wil weten of de partijvoorzitter van de socialisten, de heer Vande Lanotte de waarheid spreekt.

Minister *Kathleen Van Brempt* antwoordt dat deze opmerkingen beledigend zijn en dat ze geen debat wil voeren op zo'n laag niveau.

De heer *Jean-Marie Dedecker* repliceert dat het niet gaat om beledigingen. Er worden geen leugens verteld, maar wel zaken uit hun context gehaald, om

het debat op een emotionele wijze te voeren door bepaalde personen ervan te beschuldigen doodrijders te zijn.

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat ze de twee persberichten die werden gebruikt, zowel die van de VITO-studie als die van het Steunpunt Verkeersveiligheid, heeft laten viseren door de wetenschappelijke instellingen die de studie hebben gemaakt. Dit is de beste garantie om een polemiek achteraf over de conclusies van de studies te vermijden. De persberichten zijn voor iedereen beschikbaar. De pers werkt op basis van deze persberichten. De minister zegt dat ze nooit gelogen heeft over de studies.

De heer *Jean-Marie Dedecker* repliceert dat de heer Vande Lanotte het heeft over 50 tot 100 verkeersdoden. Hij vraagt of deze informatie ook geïnterpreteerd werd.

De heer *Carl Decaluwe* merkt dat de minister een bocht neemt. De voorzitter van haar partij eiste immers dit weekend de invoering van de 80 km/u voor nieuwjaar. Het komt erop aan sereen en rustig te beslissen in het belang van het milieu en de transportsector. Het forceren van een beslissing is immers mislukt. De spreker hoopt dat de commissie wijs stemt over het voorstel van resolutie.

Minister *Kathleen Van Brempt* onderstreept dat ze voorstander blijft van de 80 km/u. Ze heeft steeds gezegd dat ze niets wil overhaasten en het, in overleg met de sector, op federaal vlak wil invoeren. Ze geeft toe dat er flankerende maatregelen nodig zijn en dat de economische impact moet onderzocht worden. Ze heeft trouwens nooit iets anders gezegd. De minister is blij met het debat, doch niet met het niveau en de beledigingen. Het debat moet gevoerd worden.

De heer *Jos Stassen* merkt een gewapende vrede op die bij de minste vonk terug dreigt op te flakkeren. Hij neemt daar akte van. Het is zijn taak om ervoor te zorgen dat het parlement zich kan uitspreken over ideeën. Het is duidelijk dat de maatregel een onderdeel moet zijn van een omvattende strategie. De snelheidsbeperking heeft echter een effect op verkeersveiligheid en op milieu. Het is niet meer dan normaal dat de commissie over die aangelegenheid moet stemmen zodat de standpunten duidelijk zijn.

De heer *Jul Van Aperen* heeft de minister horen zeggen dat de industrie investeringen moet doen voor het halen van de Kyoto-norm. De transportindustrie

heeft al veel inspanningen geleverd. Oorspronkelijk was er de Euro-1-norm en in 1995 de Euro-2-norm. De CO<sub>2</sub>-uitstoot was toen 4 gram/kilowattuur. Na de invoering van de Euro-4-norm in de loop van volgend jaar zal dat zakken tot 1,5 gram/kilowattuur. De waterstofchloriden zakken van 1,1 naar 0,46, de stikstofoxides van 8 naar 3,5, de roetdeeltjes van 0,36 naar 0,02. De sector betaalt mee voor de technologische ontwikkelingen die dat mogelijk maken. Er is een evolutie van een gemiddeld verbruik van 50 liter/100 km naar 32 en 35 liter/100 km. De sector doet dus al zware inspanningen. De transportsector is belangrijk voor België. Het is een sector met een rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling van meerdere tienduizenden werknemers. De sector heeft te leiden onder de hoge energieprijzen en de hoge sociale lasten. Sinds de opening van de grenzen is er een grote concurrentie met lageloonlanden zoals Polen, Hongarije, Tsjechië. De sector moet op adem kunnen komen. Het gaat niet op om telkens met dergelijke onnozele voorstellen op de proppen te komen.

De heer *Flor Koninckx* wijst erop dat deze materie grensoverschrijdend beschouwd moet worden. Andere landen zoals Oostenrijk, Denemarken, Finland, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Nederland, Noorwegen, Polen hebben wel een snelheidsbeperking tot 80 km/u voor vrachtwagens.

De heer *Jean-Marie Dedecker* laakt de selectiviteit waarmee de vorige spreker een en ander benadert. In Oostenrijk is men aan het experimenteren met een maximumsnelheid van 160 km/u op bepaalde trajecten van de autosnelweg. Ook in Duitsland, Italië en Tsjechië zijn er hogere maximumsnelheden toegelaten. Het enige waarvoor hij pleit is een omvattend plan, in functie van economische en milieubaten en -nadelen. Het gaat niet op om toch gelijk te betrachten door te verwijzen naar andere Europese landen. In Amerika is alles vrij. De vrachtwagens mogen daar op de autosnelwegen even snel rijden als de personenwagens. Het zet geen zoden aan de dijk om daarnaar te verwijzen. De spreker vraagt alleen een algemene studie.

De heer *Flor Koninckx* repliceert dat hij gewoon alle aspecten in oenschouw wou brengen. Het enige dat nog ontbrak was de Europese dimensie. Hij somt enkel de landen op waar er al een maximumsnelheid van 80 km/u geldt voor vrachtwagens.

De heer *Jean-Marie Dedecker* zegt dat het meest verkeersveilige land in Europa Zweden is.

De heer *Flor Koninckx* repliceert dat de maximumsnelheid voor vrachtwagens daar 80 km/u is.

Mevrouw *Annick De Ridder* verklaart dat van de 15 oudere Europese landen de drie best scorende op vlak van verkeersveiligheid Zweden, Nederland en Groot-Brittannië zijn. Vrachtwagens mogen daar respectievelijk 90, 80 en 112 of 96 –afhankelijk van de tonnage – km/u rijden. De drie slechtst scorende landen op vlak van verkeersveiligheid zijn Griekenland, Portugal en Luxemburg met een maximumsnelheid van respectievelijk 80, 110 en 90 km/u. Er is dus totaal geen lijn in te trekken.

De heer *Jos Stassen* vraagt wat de uiteindelijke conclusie is. De eis om een omvattende studie zorgt ervoor dat alles uitgesteld wordt. Wat bedoelt men precies met een allesomvattende studie? Pas als dat duidelijk is, kan bepaald worden wat de commissie precies beslist heeft.

De heer *Marc Van den Abeelen*, commissievoorzitter, zegt dat de leden gewoon moeten bepalen of ze de resolutie al dan niet goedkeuren. Daarover moet gestemd worden.

### 3. STEMMING

Het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux e.a. betreffende de invoering van een snelheidsbeperking voor vrachtwagens wordt met 12 stemmen bij 3 onthoudingen verworpen.

*De verslaggever,*

*De voorzitter,*

Herman  
LAUWERS

Marc  
VAN DEN ABEELLEN