



Vlaams
Parlement

vergadering **C6**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 6 oktober 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Grete Remen aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de handhaving van de milieu-normen, gehanteerd in de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de toekomstige verkeersbelasting

– 3075 (2014-2015)

INTERPELLATIE van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het dieselschandaal bij Volkswagen en de gevolgen in Vlaanderen

– 73 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Vlaams onderzoek naar het milieuschandaal bij Volkswagen

– 3100 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Jenne De Potter aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de vergroening van de verkeers-fiscaliteit

– 3102 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een mogelijke vervolging van Volkswagen

– 2 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de impact van het Volkswagenschandaal op het milieueffectrapport (MER)

– 23 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het milieuschandaal bij Volkswagen

– 27 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de impact van Dieselgate op de onderbouwing van grote infrastructuurprojecten

– 37 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Jo De Ro aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de impact van Dieselgate op Vlaamse infrastructuur- en mobiliteitsprojecten

– 70 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onderschatting van de NOx-uitstoot in het kader van de Oosterweel-milieueffectrapportage (MER)

– 83 (2015-2016)

3

Bijlage

13

VRAAG OM UITLEG van Grete Remen aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de handhaving van de milieunormen, gehanteerd in de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de toekomstige verkeersbelasting

– 3075 (2014-2015)

INTERPELLATIE van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het dieselschandaal bij Volkswagen en de gevolgen in Vlaanderen

– 73 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Vlaams onderzoek naar het milieuschandaal bij Volkswagen

– 3100 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Jenne De Potter aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de vergroening van de verkeersfiscaliteit

– 3102 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een mogelijke vervolging van Volkswagen

– 2 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de impact van het Volkswagenschandaal op het milieueffectrapport (MER)

– 23 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het milieuschandaal bij Volkswagen

– 27 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de impact van Dieselgate op de onderbouwing van grote infrastructuurprojecten

– 37 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Jo De Ro aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de impact van Dieselgate op Vlaamse infrastructuur- en mobiliteitsprojecten

– 70 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onderschatting van de NOx-uitstoot in het kader van de Oosterweel-milieueffectrapportage (MER)

– 83 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Jan Hofkens

De voorzitter: Mevrouw Remen heeft het woord.

Grete Remen (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, de tweede grootste autofabrikant ter wereld, Volkswagen, gaf toe testen te hebben vervalst waarmee de officiële uitstoot van schadelijke gassen bij dieselwagens werd gemeten. Het zou gaan om wereldwijd 11 miljoen auto's. De zaak is al omgedoopt tot Dieselgate. De gevolgen zullen niet min zijn: de Amerikaanse milieuwakthond Environmental Protection Agency (EPA) kan een boete opleggen van 37.500 dollar per wagen die in de periode van de fraude werd verkocht in de VS. In totaal kan het dus gaan om een totaal van 18 miljard dollar of 16 miljard euro. Dit is gigantisch.

In heel veel landen, niet het minst in Duitsland zelf, rijzen nu verscheidene vragen. Gebeurde dit ook in ons land? Intussen heeft Dieselgate ons land bereikt. Naast Volkswagen en Audi zijn nog andere merken betrokken, zoals Seat en Skoda. Samen maken die meer dan 20 procent van het Belgische wagenpark uit. Zou dit ook het geval kunnen zijn bij andere merken? De informatiseringsgraad van wagens neemt immers bij ieder merk toe. Software zal in de toekomst nog belangrijker worden. Hoe gaan we hier als overheid mee om?

Specifiek voor Vlaanderen is de belasting op de inverkeerstelling (BIV) gebaseerd op milieunormen en zal er door de Vlaamse Regering nog een initiatief genomen worden om de verkeersbelasting te vergroenen. Het is belangrijk dat de inkan-teling van milieunormen in fiscale berekeningen gebeurt met zo realistisch moge-lijke aannames over de milieu-impact. Bewust opgezette misleidingen kunnen dus uiteraard niet.

Minister, welke stappen kunt u, specifiek ten aanzien van het betrokken Volkswagengamma, zetten om informatie te verzamelen over de reële emissies en hun impact op de BIV? Kunt u ook stappen zetten om informatie te verzamelen over mogelijke afwijkingen bij andere producenten?

Het lijkt correct dat een overheid de fiscale minderopbrengsten door eventuele fraude tracht te recupereren. Het lijkt echter even correct dat de burger, die hier totaal geen blaam treft, hier niet het slachtoffer van wordt. Hoe kijkt u naar dit spanningsveld? Ziet u nu al repercussies van dit gegeven op de manier waarop de vergroening van de verkeersbelasting zou kunnen worden geformuleerd? Het gaat dan immers om een recurrente belasting. Wijzigingen van de emissie-waarden zouden dan voor de burger nog jaren kunnen afwijken van de informatie waarover hij of zij beschikt bij aanschaf.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Voorzitter, mijn interpellatie gaat iets breder dan de vraag van de vorige vraagsteller. Er is de voorbije week al heel wat gezegd en al heel wat gebeurd en aangekondigd. Dieselgate is zowat het maatschappelijk thema van de afgelopen dagen en weken. Er wordt over gesproken op de trein en aan de keukentafel. Wij worden als politici aan-gesproken op dit thema.

Ik denk dat ik voor de meeste mensen in deze zaal kan spreken: de overgrote meerderheid van de mensen die ons aanspreken, zijn kwaad, zijn boos, zijn verontwaardigd. Ze zijn verontwaardigd omdat het hier gaat over bedrog. Collega's, het gaat hier over bedrog: het bedrog van autofabrikanten die jarenlang op een zeer lepe manier normen omzeilen. Een aantal ministers hebben die woorden in de mond genomen. Het gaat over het installeren van software om normen te omzeilen. Dat is dus echt bedrog. Het gaat ook over bedrog omdat vanuit verschillende sectoren altijd een geloof werd gepromoot in zelfcontrole door de sector. Wij mochten daar vertrouwen in hebben. Ondertussen werden de consument en de overheid bedot. Het gaat om bedrog door de normen zo laag

mogelijk te houden. Denk aan de lobbymachine achter de grote auto-industrie in Duitsland, die op Europees niveau ervoor heeft gezorgd dat de normen zo zwak mogelijk zouden zijn. En zelfs die normen heeft men omzeild. Het is bedrog, in de eerste plaats omdat men jarenlang meer heeft vervuild dan men eigenlijk had beweerd, en dat met medeweten van de overheid. Dat laatste is niet onbelangrijk, ik zal er zeker op terugkomen. In de eerste plaats is het de verantwoordelijkheid van de autofabrikanten. Als zij dit bedrog plegen, gaat het over crimineel gedrag. Het gaat over crimineel gedrag omdat de luchtkwaliteit vandaag slechter is dan zij zou moeten zijn omdat die dieselwagens meer uitstoten dan die autofabrikanten beweren. Dit is gewoon crimineel gedrag. Men speelt met de gezondheid van de Vlaming of de Europeaan of zelfs wereldwijd. Ik denk aan het feit dat het uiteindelijk in de VS in die proporties naar boven is gekomen.

Collega's, ministers, dit is voor een deel met medeweten van de overheid gebeurd. Tot op een zeker niveau is de overheid medeplichtig. Ik mag aannemen dat niemand hier iets wist van die software. Maar het feit dat de werkelijke uitstoot veel hoger ligt dan werd aangekondigd door de autofabrikanten en dan de consumenten mochten geloven, dat wisten jullie ook.

De eerste, voornaamste vraag is: hoe is het mogelijk dat de regeringen dit bedrog hebben getolereerd? Hoelang weten we dit? Werd dit stelselmatig aangekaart op Europees niveau? Waarom werd dit zo lang getolereerd op Europees niveau? Hoe heeft onze regering het publiek geïnformeerd dat de autofabrikanten gelogen hebben?

Onmiddellijk nadat het Volkswagenschandaal wereldwijd raasde en Europa en België en Vlaanderen bereikt had, waren de reacties niet min, en terecht. Er werd verontwaardigd gereageerd vanuit de politiek. Er werd gezegd dat de autofabrikanten torenhoge schadeclaims zouden krijgen. Er zou een grootschalig onderzoek worden opgestart, ook in Vlaanderen. Dat werd aangekondigd door minister Weyts.

De vergroening van de autofiscaliteit zou rekening houden met de reële uitstoot van wagens. Milieueffectenrapporten, zeker projecten die veel verkeer met zich meebrengen, zouden worden herbekeken. Wat blijft daar vandaag van over, van al die grote woorden en aankondigingen?

Minister Schauvliege, u hebt juridische stappen aangekondigd. Voor alle duidelijkheid: ik ondersteun dat volledig. U hebt dat aangekondigd in alle kranten, op televisie, maar enkele dagen later werd u teruggefloten door uw partijgenoot, federaal minister van Werk Peeters. Hij wou geen juridisch proces of juridische klachten in België.

Minister Weyts kondigde een tweetal weken geleden een groots onderzoek aan. Ferme woorden. Wat lasen we gisteren in de krant? De redenering luidde: we gaan toch geen 28 keer hetzelfde doen in Europa? Daaruit kunnen we concluderen dat het grootschalige onderzoek in Vlaanderen wellicht niet zal gebeuren. Al die grote woorden, maar in de praktijk zeer weinig of niets dus.

Ik kom even terug op de BIV. Minister Turtelboom, ik heb gelezen dat uw woordvoerder stelde dat de huidige groene autofiscaliteit rekening houdt met de reële uitstoot. Dat is gewoon niet waar.

Minister Schauvliege, u volgde het voorstel om de milieueffectenrapporten ten minste te herbekijken. Dat betekent nog niet dat al die projecten opzij worden geschoven, maar u zou ten minste de eerlijke vraag stellen of de milieueffectenrapporten wel kloppen. Wel, minister, toen u die stelling verkondigde in de media, werd u diezelfde dag nog teruggefloten door een collega uit uw Vlaamse Regering, namelijk minister Weyts, de minister die vandaag naast u zit.

Het is tof dat u in deze zaal nog naar elkaar kunt lachen, maar ik kan me voorstellen dat dat enige wrevel veroorzaakt heeft binnen de Vlaamse Regering.

Collega's, ministers, de voornaamste vraag was: hoe hebben we dit kunnen tolereren? Nu rijst de vraag: en wat nu? Hoe zit het nu eigenlijk? Heeft de Vlaamse Regering een juridische procedure opgestart tegen Volkswagen? Tegen andere autofabrikanten? Gebeurt er onderzoek naar de impact van Dieselgate op Vlaanderen? Op de luchtkwaliteit in Vlaanderen? Zullen de milieueffectenrapporten nu worden herbekeken? Ja of nee? Welke opdracht krijgt de dienst MER? Wat gebeurt er met het GRUP rond Uplace? De fameuze cluster die wordt herbekeken. Het openbaar onderzoek is afgelopen. De opmerkingen zijn verzameld, er gaat een antwoord komen en uiteindelijk gaat de regering een definitieve vaststelling doen van het GRUP rond Uplace.

Blijft dat bestaan zoals het vandaag loopt? Of komt er een herziening van het MER naar aanleiding van Dieselgate? Hetzelfde geldt voor Oosterweel. Wordt de BIV herzien? Er wordt vanaf nu echt rekening gehouden met de uitstoot van dieselwagens in plaats van een theoretische uitstoot. Beste dames en heer minister, wat is het nu? Gaat er effectief iets gebeuren in Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, ministers, mijn vraag is eigenlijk gericht aan minister Weyts als minister bevoegd voor de homologatie van voertuigen en voertuigonderdelen. Dat is een van de talrijke bevoegdheden, minister, die u in de schoot geworpen zijn dankzij de zesde staatshervorming.

Op 24 september heeft de Europese Commissie een mededeling verspreid waarin ze vraagt dat de nationale autoriteiten onderzoeken wat de implicaties zijn van de in de EU verkochte wagens met sjoemelsoftware. De Commissie vraagt dat die autoriteiten verzekeren dat de emissienormen scrupuleus worden gerespecteerd.

De nationale goedkeuringsinstantie voor de homologatie van voertuigen zit hier bij ons, dat is minister Weyts, of zijn departement Mobiliteit en Openbare Werken. Minister, u hebt die mededeling van de Europese Commissie niet afgewacht om actie te ondernemen, of het is te zeggen, om actie aan te kondigen. Op 23 september hebt u gezegd dat er duidelijkheid moet zijn over hoeveel wagens hier rondrijden met zo'n sjoemelsoftware en dat u uw eigen diensten autotesten zult laten uitvoeren. U hebt dat daags nadien herhaald in het VTM-nieuws. U zei daar toen ook dat u zelf een onderzoek zou uitvoeren, weliswaar in samenwerking met buitenlandse partners.

Net zoals de heer Sanctorum – die een zeer lange inleiding heeft gegeven, ik zal het wat korter houden – was ik dan ook verbaasd om te zien dat uw woordvoerder in de krant zei dat er geen voornemen is om in het Vlaamse Gewest na te gaan in hoeverre dieselwagens de normen reëel overschrijden.

Collega's, gelet op het feit dat wij een van de meest verdieselde regio's in Europa zijn en dat Volkswagen een van de meest populaire merken is, gelet op een aantal belangrijke beslissingen die de Vlaamse Regering moet nemen – mevrouw Kherbache en mevrouw Segers zullen daar nog naar verwijzen –, gelet op de urgentie van de fijnstofproblematiek in Vlaanderen, lijkt het mij belangrijk, minister, dat u al uw bevoegdheden maximaal aanwendt om de draagwijdte van dit schandaal in kaart te brengen. We vragen eigenlijk niet meer of niet minder dan de garantie dat onze Vlaamse Regering in de toekomst haar belangrijke beslissingen over milieugerelateerde zaken met volledige kennis van zaken neemt. Dat is wat de sp.a-fractie vraagt.

Minister, naar aanleiding van uw aankondiging twee weken geleden heb ik een aantal vragen voor u.

Is er al contact geweest tussen u en Volkswagen? Hebt u de gevraagde informatie verkregen? Is die volledig en toereikend?

Plant u alsnog een eigen onderzoek? Wat zal de scope van dat onderzoek zijn? Wie zijn de buitenlandse partners die u daarbij wenst te betrekken?

Hebt u indicaties dat er ook andere constructeurs betrokken zijn bij dit schandaal, bij het manipuleren van motoren? Plant u overleg met de sector of hebt u al concrete maatregelen in gedachten?

De voorzitter: De heer De Potter heeft het woord.

Jenne De Potter (CD&V): Straks zal mevrouw Rombouts meer ingaan op Dieselgate, maar ik wil mij meer focussen op het debat over de vergroening van de verkeersfiscaliteit.

In het regeerakkoord staat vermeld dat we de jaarlijkse verkeersbelasting binnen een budgetneutraal kader vergroenen. Conform de verklaringen in de pers een tijdje geleden en ook tijdens de Septemberverklaring vorige week, vernemen we nu dat er concrete voorstellen op tafel liggen om hierin op korte termijn echt stappen vooruit te zetten. Dat juichen we vanuit onze fractie absoluut toe.

Er zou worden gewerkt op verschillende pistes, verschillende scenario's. In de eerste plaats zouden de milieuparameters, namelijk de CO₂-uitstoot, het brandstoftype en de Euronorm van de BIV worden aangescherpt. Eigenlijk is dat het verder verstrengen of aanscherpen van wat nu al bestaat en in 2012 door minister Schauvliege in gang is gezet.

Hoe zal de aankoop naar meer milieuvriendelijke wagens – want dat moet de filosofie zijn achter deze vergroening van de BIV – worden gestimuleerd? Welke criteria zullen worden gebruikt en hoe zullen die worden aangescherpt? Het lijkt mij wenselijk dat we daarbij de klimaatparameter mee in aanschouw nemen.

Daarnaast zou er nu eindelijk werk worden gemaakt van de vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting, iets wat al jaren in verschillende regeerakkoorden stond vermeld, maar eigenlijk tot op vandaag dode letter is gebleven. Om echt gedragssturend te werken en de consument bewust te laten kiezen, is het ook daar nodig om milieuparameters te integreren in de berekening van de jaarlijkse belasting.

Minister, welke voorstellen liggen reeds op tafel met betrekking tot de vergroening van de verkeersbelasting? Welke parameters zullen worden gebruikt? Is er al overleg gepleegd met de automobilistensector? Is er al een timing gepland voor de inwerkingtreding? Hoe wordt dit alles budgettair geraamd? Wat zijn de verwachte inkomsten en zal dit budgetneutraal gebeuren?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Voorzitter, er is al heel veel gezegd. Ik heb mijn vraag om uitleg gericht aan minister Schauvliege.

Het is voor de gewone burger, maar ook voor simpele politici zoals wij gewoon onbegrijpelijk dat zo'n producent zich aan dat soort praktijken waagt. Voor mij is dat alleszins onbegrijpelijk. Ik denk dat geen enkele overheid dat zomaar naast zich neer kan leggen. We kunnen dat niet blauwblauw laten.

Minister, in de Tijd van maandag 28 september hebt u gezegd dat u overweegt om Volkswagen te vervolgen wegens manipulatie van de uitstoot van dieselwagens. Indien ze hier rijden – wat ook zo is – beïnvloeden ze negatief onze luchtkwaliteit. Dan bestaat de mogelijkheid – dat zei u ook – dat we de Europese normen niet halen. U wilde Volkswagen daarvoor mee verantwoordelijk stellen.

Op RTL-TVI zei uw Waalse collega dat hij eigen testen gaat doen om de reële vervuiling van wagens te kunnen achterhalen. In Wallonië genieten autoconstructeurs blijkbaar milieupremies en voordelen voor minder vervuilende wagens. De voorbije tien jaar liep dat op tot bijna 100 miljoen euro.

Volgens mij zijn de normen in Vlaanderen iets scherper in Wallonië als het op luchtvervuiling door auto's aankomt.

Minister, hebt u zicht op de werkelijke vertekening van de uitstootnormen van bepaalde types dieselwagen op de totale Vlaamse uitstoot?

De volgende vraag is een moeilijke. Op welke manier kunt u hardmaken dat het niet behalen van de Europese normen kan worden gelinkt aan, dat het echt te wijten is aan het bedrog van onder meer Volkswagen?

Is er in Vlaanderen, zoals in Wallonië, een financiële impact via milieupremies, vergoende BIV enzovoort?

Wilt u, in navolging van de denkpiste van uw Waalse collega, eigen testen doen om de reële vervuiling van wagens te achterhalen? Of volstaat het VITO-materiaal (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek)? We weten dat de VITO inderdaad heel wat informatie heeft over de werkelijke uitstoot van auto's, zeker tot en met Euro 5. Ik denk dat er voor Euro 6 ook al een aantal wagens zijn getest. Is dat voldoende of moeten we er nog verder op doorgaan om dat echt gedetailleerd in kaart te brengen?

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Voorzitter, ik ga de voorgeschiedenis van het schandaal dat vorige week het daglicht zag, niet herhalen. Dat hebben de andere collega's al gedaan. Het bedrog van de autosector neemt enorme proporties aan. Dat schandaal heeft natuurlijk ook betrekking op Vlaanderen. De theoretische uitstoot van wagens wordt opgenomen in de MER's om de effecten van projecten op het milieu in te schatten. Daarover gaat mijn vraag.

Minister Schauvliege, in welk mate wordt de theoretische uitstoot van de wagens momenteel meegenomen in de MER-procedure? Met welke factor wordt die nu al vermenigvuldigd in luchtkwaliteitsmodellen en waarop is die factor gebaseerd?

Hoe zal de Vlaamse Regering reageren op die informatie? Wat gaat u doen, mochten we niet vaststellen dat er zo weinig transparantie bestaat over de verkeersmodellen en luchtkwaliteitsmodellen? Moeten we die black boxes niet opengooien voor deugdelijk bestuur?

Wat zijn de implicaties van het hoger uitvallen van de theoretische uitstoot van wagens voor de reeds uitgevoerde MER's van projecten die nog niet werden gerealiseerd? Ik denk in het bijzonder aan Uplace. Uit de hoorzitting rond de studie van Antea werd al duidelijk dat de inschattingen van die Anteastudie rond mobiliteit veel te positief waren omdat men uitging van de verkeerssituatie van 2007. Hoeveel bijkomende milieu-impact valt er dan te verwachten op basis van deze nieuwe feiten?

In de verkeersmodellen zou al worden gecorrigeerd met een factor. Maar met welke factor dan precies? In een brief aan de parlementsleden – de lobbymachine van Uplace draait nog altijd op volle toeren – stelt Uplace dat de onderschatting in de theoretische cijfers geen probleem vormt voor de inschatting van de impact op de luchtverontreiniging van het project. Men baseert zich daarvoor op een vergelijking van het model in het MER met reële metingen. Maar de MER Uplace gaat ervan uit dat er zich in de toekomst een daling van de uitstoot zou realiseren van de reël gemeten 40 milligram naar 25 milligram per kubieke meter. Dat is

waar de project-MER Uplace van uitgaat. Vandaag weten we dat dat gewoon niet kan kloppen. Door Dieselgate is dat een onrealistisch cijfer. Daarom denk ik dat de tijd gekomen is voor de Vlaamse Regering om heel duidelijk de MER-procedure, de MER-projecten te herbekijken en goed te beseffen op basis van welke cijfers men uitgaat en op basis van welke cijfers men beslissingen wil nemen die impact zullen hebben op de leefkwaliteit van mensen de vele komende decennia.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Voorzitter, ministers, collega's, ik denk dat iedereen – het aantal vraagstellers geeft dat aan – getroffen wordt door deze zaak. Anderzijds is het belangrijk dat we transparant zijn over heel de zaak. Ik heb het gevoel dat in de communicatie soms een aantal zaken door elkaar worden gehaald. De heer Sanctorum bijvoorbeeld heeft een aantal punten vermengd, wat de communicatie en de duidelijkheid over de hele zaak niet ten goede komt. We weten dat wat Dieselgate betreft, Volkswagen in 2008 blijkbaar geheime software in dieselauto's heeft ingebouwd. Die software was blijkbaar duidelijk bedoeld om de uitstoot van NO_x te beperken als de auto's onderworpen worden aan een keuringstest. Dan zou de test leiden tot een lagere uitstoot. Dat is een zaak, collega's, waar ik althans, en ik denk iedereen hier, ook de regering, duidelijk niet van de op de hoogte was, mijnheer Sanctorum. Ik denk dat het heel duidelijk een fraudezaak is waar niemand van op de hoogte was.

Wat we wel al langer weten, collega, is dat de werkelijke NO_x-uitstoot van dieselwagens vier- tot vijfmaal hoger ligt dan de Euronormen aangeven. Dat weet niet enkel de regering, maar ook wij, collega's, want dat is ook al verschillende keren onder andere in de commissie Leefmilieu aan bod geweest. Maar hiermee werd ook rekening gehouden voor de vergroening van de BIV bijvoorbeeld in 2012. De impact van de NO_x-component voor de Euro 3- tot en met Euro 5-wagens werd dan ook gelijkgesteld met deze van de Euro 2-wagens.

In dezen wil ik me focussen in mijn vraagstelling tot die zaken waar het effectief over de fraude gaat. De installatie van dergelijke software is namelijk ten strengste verboden door de Europese wetgeving. Dat kunnen we niet tolereren. Dit vereist ook een Europese aanpak. Het is belangrijk dat we in Vlaanderen de zaak opvolgen en bekijken hoe we dat moeten doen, maar ik verwacht dat er duidelijk een signaal op Europees niveau komt en dat in Europa deze zaak ook heel strikt wordt opgevolgd. Daarom wil ik de vraag stellen of minister Weyts daar meer duidelijkheid over kan geven. Wordt het hele onderzoek Europees gecoördineerd? Wie doet heel deze coördinatie? Welke specifieke onderzoeken zijn er vanuit Vlaanderen zelf? Door wie zijn welke onderzoeken opgestart?

De Europese parlamentscommissie heeft reeds een amendement goedgekeurd waarin staat dat de tests in reële omstandigheden worden afgedwongen in 2017. Men pleit ook voor instrumenten die milieubewust rijden moeten bevorderen, zoals brandstofverbruikmeters en schakelindicatoren. Mijn vraag is ook of we een zicht hebben op de houding van de Europese Commissie en de ministerraad. Wat is onze houding ten aanzien van een signaal naar Europa?

In totaliteit zou wereldwijd 11 miljoen auto's met deze software verkocht zijn, waarvan 480.000 in de Verenigde Staten en 400.000 in België. Een district in Texas dient een klacht in tegen Volkswagen omdat het de luchtvervuiling zou hebben verergerd. Het vraagt 100 miljoen dollar ter compensatie. Als dit district, waar slechts een fractie van deze 480.000 wagens aanwezig is, reeds een klacht indient, wat gaat Vlaanderen dan doen, aangezien er een aanzienlijk aantal wagens in België rondrijden?

Frankrijk en Spanje zouden een schadevergoeding eisen wegens onterecht uitbetaalde premies. Minister Turtelboom, kunt u aangeven in hoeverre ten onrechte

fiscaal voordeel is genoten voor die onjuiste voorstelling van de feiten? Kunt u garanderen dat consumenten niet worden getroffen door fiscale naheffingen?

Niet enkel Vlaanderen, maar ook andere Europese regio's kampen met problemen om een aantal doelstellingen te halen inzake luchtkwaliteit. Luchtverontreiniging stopt immers niet aan de grenzen. In Nederland zou het luchtkwaliteitsbeleid niet moeten worden aangepast. De beleidskeuzes zijn daar gebaseerd op modellen waaraan gemeten NO_x-emissies onder praktijkomstandigheden ten grondslag liggen. Daarbij is al grotendeels meegenomen dat de uitstoot van NO_x in de praktijk veel hoger ligt voor dieselwagens. Dat lezen we althans in een brief van staatssecretaris Mansveld aan de Nederlandse Tweede Kamer.

Dat brengt mij bij een aantal vragen over het leefmilieu voor minister Schauvliege. Geldt dit ook voor Vlaanderen? Welke impact heeft het sjoemelen met de uitstoot van wagens op de luchtkwaliteit in Vlaanderen? Of mogen we ervan uitgaan dat de luchtkwaliteit ook effectief gemeten is in reële omstandigheden? Wie heeft welk relatief aandeel in die luchtkwaliteit? Zit daar een vertekend beeld? Moeten we ervan uitgaan dat het relatieve aandeel misschien hoger uitkomt dan wat men in het verleden en vanuit de modellen berekend heeft? Dat is vaak de basis om een beleidsplan op te maken. Zijn er binnen het beleidsdomein Verkeer en Mobiliteit extra maatregelen nodig om de nu gekende negatieve uitslag uit het verkeer op de luchtkwaliteit te compenseren?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, dames en heren ministers, collega's, de context is voldoende geschetst, daar hoef ik meer niet op terug te komen. Mijn vraag is gericht aan minister Schauvliege, omdat we in verschillende artikelen gelezen hebben dat zij niet uitsloot dat er een nieuwe berekening zou moeten komen van de milieueffecten van bepaalde grote infrastructuurwerken, en meer bepaald het studiewerk dat daaromtrent is gebeurd in de MER-procedures (milieueffectenrapport). Het gaat dan heel concreet over Uplace en Oosterweel. Het is op dat punt dat mijn vragen zich toespitsen.

Uw uitspraken, minister, werden onmiddellijk tegengesproken door verschillende administraties en instellingen. Ik citeer er een paar, te beginnen met het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie: "In de MER-rapportages gaat het om reëel gemeten emissiefactoren en dus niet om uitstootgegevens van autoconstructeurs." De VITO zat op dezelfde lijn en zei dat de opmaak van rapportages gebeurt op basis van reële metingen, die een consortium van Europese onderzoeksinstellingen doet. Op die manier komen ze nu al tot bijvoorbeeld NO_x-waarden die vier keer hoger worden ingeschat dan wat de autoconstructeurs zelf meegeven. Daar wordt dus al een serieuze correctie op toegepast. Dat zijn toch wel andere signalen dan de eerste die we van u kregen, minister.

Ik hoef niet te verwijzen naar het Vlaamse regeerakkoord, waarin het grote maatschappelijke belang van de Oosterweelverbinding voor Vlaanderen duidelijk onderstreept werd. Berichten als deze zijn natuurlijk cruciaal daarbij. We delen allemaal het ongenoegen en de ongerustheid, maar we hebben ook allemaal de bedoeling om juiste berichten de wereld in te sturen. Zeker in deze dossiers is dat voor mij cruciaal.

Minister, wordt er bij de Vlaamse MER-procedures uitgegaan van reële, dan wel theoretische verkeersemisies? Ik ga ervan uit dat men zich niet op bijvoorbeeld de folder van Volkswagen heeft gebaseerd. Indien het reële uitstootgegevens betreft, hoe worden die gemeten en toegepast in de procedure? Kunt u enige duiding geven bij de algemeen erkende richtlijnen die daarvoor bestaan? Hoe worden die officiële luchtkwaliteitsmodellen gehanteerd, met correctiefactor, en komen die overeen met eventuele controlemetingen die gebeuren?

Blijven de conclusies van de afgelopen plan-MER-procedures voor grote infrastructuurwerken, zoals Oosterweel, overeind? Wat betekent dat voor de project-MER? Zitten daar nog bijstellingen en verfijningen aan te komen?

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

Jo De Ro (Open Vld): Minister Schauvliege, ik heb mijn vraag ingediend op basis van een aantal bezorgdheden die u gedeeld hebt. Het siert u dat u de eerste uren en dagen zelf ook de link hebt gelegd naar luchtkwaliteit, milieueffectenrapportage en de impact die dat kan hebben. Het hoeft ons niet te verbazen dat over de partijgrenzen heen mensen bezorgd zijn over de luchtkwaliteit in een drukbevolkte en zeer actieve regio. We zijn het er allemaal over eens dat die luchtkwaliteit absoluut nog niet goed is.

Dan maakt dit soort dossiers de bevolking ongerust en dan denk ik dat het onze taak is als volksvertegenwoordigers om die ongerustheid hier te vertolken en om transparantie en duidelijkheid te vragen. We zijn hier met veel mensen samen en er is ook heel wat belangstelling van buiten het parlement. Daarom zou er na deze vergadering toch één zaak duidelijk moeten zijn: dat we over genoeg informatie beschikken om de mensen gerust te stellen, zowel wie wil leven in onze regio als wie er wil ondernemen. Indien we die informatie vandaag niet hebben, zouden we vandaag wel moeten kunnen vernemen wanneer we daarover duidelijkheid zullen krijgen en hoe die zal worden verschaft.

We hebben het geluk dat we in onze fractie een arts hebben, en onze collega Saeys heeft ons al verschillende keren gewezen op het verband tussen luchtkwaliteit en gezondheid. Daarnaast gaat het ons ook om geloofwaardigheid en draagvlak. Die twee zaken zijn voor grote maatschappelijke projecten of investeringen cruciaal. Ik hoop dat het model voor de toekomst ook voor de niet-technologen onder ons, die hier wellicht in de meerderheid zijn, straks zo eenvoudig mogelijk zal worden uitgelegd. Zelfs al baseren we ons op huidige metingen om in kaart te brengen wat de geplande grote projecten in de komende tien tot vijftien jaar zullen teweegbrengen, dan nog moeten we vertrekken van de verwachte uitstoot. Daar rijst nu dus een eerste probleem in verband met een grote auto-constructor. Iemand zei dat het om de gehele autosector gaat. Voor zover we weten gaat het maar over één bedrijf, maar met een grote impact: 7 procent van ons personenwagenpark, of bijna 400.000 voertuigen. We moeten dus vragen stellen als er over de inhoud van studiewerk twijfel ontstaat. Als bewoner van de strook die naast het viaduct van Vilvoorde en naast de Brusselse ring ligt, concentreer ik mij op het dossier van Uplace. Zowel in deze commissie als in andere commissies is er in dit verband al over andere aspecten twijfel ontstaan. Zo kom je in een situatie waar de geloofwaardigheid en het draagvlak problematisch wordt.

De verschillende uitlatingen in de uren en dagen na het bekend worden van dit schandaal geven geen goed beeld. Sommige gezagsdragers minimaliseren, sommige politici zijn voorzichtig, andere zijn verontwaardigd. Dat vergroot enkel de vraag naar transparantie. Willen we in Brussel überhaupt nog enig draagvlak hebben voor projecten als de verbreding van de ring of Uplace en in Antwerpen voor Oosterweel, dan denk ik dat we de bewindsploeg vandaag moeten oproepen om duidelijkheid te verschaffen. Ik ben geen technicus, maar ik heb me in het verleden vaak met communicatie beziggehouden en ik had liever een voorzichtige aanpak gezien. Als je nog geen absolute duidelijkheid hebt, ben je beter wat terughoudend. Zo kon de communicatie worden uitgesteld tot er aan de hand van resultaten zwart op wit kon worden aangetoond of er al dan niet een probleem is.

Zal de minister de berekeningen over de schadelijke uitstoot in de MER-rapporten laten herberekenen zodat de juiste impact van grote projecten kan worden ingeschat? Zo ja, over hoeveel en welke projecten gaat het?

Het bewust manipuleren van testresultaten is nu vastgesteld bij één grote autofabrikant. Hoe zeker is de minister dat dit ook niet het geval is bij andere autofabrikanten? Zal de minister extra garanties of tests vragen?

Ik hoop dat de bewindsploeg uit één mond kan spreken zodat de storm van verontwaardiging en de ongerustheid kan gaan liggen.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): Er is al heel wat gezegd. Ik zal mij beperken tot de vragen die ik aan minister Weyts had gericht. Die hadden te maken met heel de discussie die is gerezen over de al dan niet correcte inschatting van de uitstoot naar aanleiding van MER-rapportages. Er is, terecht, heel veel verontwaardiging over het gesjoemel van Volkswagen, maar er is ook zeer veel ongerustheid over de negatieve gezondheidssimpact van het autoverkeer. Zeker bij grote projecten zou je die impact zo goed mogelijk moeten inschatten. Datzelfde geldt voor locaties waar veel mensen rond grote verkeersaders wonen. Na het losbarsten van dit schandaal nam de ongerustheid alleen maar toe en zaten we met veel vragen.

De eerste vraag is, nu we er kennelijk niet in slagen om de impact van de reële schadelijke uitstoot te meten, wat dat betekent voor de lopende MER-projecten. Wat betekent dit voor de inschatting van de uitstoot bij grote infrastructuurprojecten zoals Oosterweel?

De ongerustheid wordt alleen groter wanneer wordt vastgesteld dat de antwoorden uiteenlopen. Minister Schauvliege zei dat we bewust bedrogen werden, en dat we de MER van onder meer Oosterweel moeten herbekijken.

Minister Weyts, volgens u was er geen vuiltje aan de lucht. U zei dat we rekening hebben gehouden met de reële emissies en dat we dit niet moeten aangrijpen om te proberen om Oosterweel te vertragen. In dit geval gaat het om de reële ongerustheid op het terrein over de reële impact van zeer schadelijke uitstoot. Die ongerustheid verdient een correct en duidelijk antwoord. Hoe zit het nu? Wie spreekt namens de Vlaamse Regering over de gevolgen van de onderschattingen van de negatieve uitstoot?

Dan heb ik vragen die technischer zijn. Er is hier al gewezen op het verschil tussen de ingeschatte uitstoot die men kan terugvinden in de autobrochure en de uitstoot die men meet naar aanleiding van de MER's. We weten dat men in het kader van MER-procedures modellen hanteert die zijn gebaseerd op Europese emissiemodellen. We weten vandaag dat zelfs met de correcties die in die modellen verwerkt zijn, waarbij men weet dat bepaalde auto's meer uitstoten dan men op papier aangeeft, de uitstoot toch nog ruim wordt onderschat. Dus rijst de vraag of die berekeningsmodellen naar behoren werken. Houdt het MIMOSA-impactmodel dat bij MER's wordt toegepast rekening met de laatste versies van de Europese emissiemodellen? Kwestie van te weten op basis van welke aannames en uitgangspunten men de inschattingen maakt. Is men er zich van bewust dat men zelfs met toepassing van die modellen met een grote onderschatting zit van de berekening van de impact van de uitstoot? Transport and Environment gaf aan dat de Euro 6-wagens zeven keer boven de Europese norm 'scoren'. Minister, de bedoeling van normen is ze te halen en niet systematisch te overschrijden. Is men er zich van bewust dat men zelfs voor de toekomstige inschattingen met serieuze overschrijdingen zit van die norm?

Wetende dat die berekeningsmodellen systematisch de uitstoot onderschatten, is men bereid om die berekeningsmodellen bij te sturen en de MER-richtlijnboeken daarop aan te passen? Kwestie van een reële inschatting te maken van die reële uitstoot. Als men zo'n reële inschatting maakt, moet men daar grondig op studeren

en de juiste aannames doen en de correcte modellen hanteren. Minister, als men de effectieve reële uitstoot kent, welke beleidsgevolgen wilt u daaraan koppelen? Uiteindelijk komt het erop aan de luchtkwaliteitsnormen te halen, maar die bestaan om de gezondheidsimpact te beperken. Als we vandaag weten dat we qua luchtkwaliteit met gigantische problemen zitten, dat het verkeer bijvoorbeeld in de regio Antwerpen alleen maar gaat toenemen en dat de MER-rapportage de uitstoot schromelijk onderschat, vraag ik u, gezien al die elementen en de terechte ongerustheid op het terrein, wat u daar concreet aan gaat doen.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, ik heb samen met mijn collega's afgesproken dat ik een zeer korte inleiding geef en daarna doorverwijs naar de mensen van de VITO.

Uit alle toelichtingen en vragen die hier zijn gesteld, blijkt dat Dieselgate iedereen beroert. Iedereen is daarmee bezig. Ook de Vlaamse Regering vindt dat dit niet kan. Laat ons duidelijk zijn: het gaat hier over fraude waarvan niemand hier in de zaal op de hoogte was. Ik vind het dan ook totaal fout, mijnheer Sanctorum, dat u hier doet alsof iedereen medeplichtig zou zijn en alsof de overheden dit zouden hebben geweten. U haalt hier twee zaken door elkaar, ik kom daar straks op terug. In Dieselgate gaat het over een fraude die werd toegegeven door Volkswagen zelf. Niemand wist dit, niemand heeft dit kunnen weten. Het is essentieel om dat hier te vermelden.

Er werden veel vragen gesteld over de gevolgen. Niemand kan op dit moment exact inschatten wat de gevolgen zijn van die fraude. Daarom moeten we twee dingen doen. We moeten ten eerste bijkomend onderzoek doen: wat is er gebeurd en wat zijn de effecten van die fraude? Ten tweede moeten we onze rechten veilig stellen. Als we meer duidelijkheid hebben over de schade en de effecten, moeten we de schade kunnen verhalen op wie ze heeft veroorzaakt. Dat is wat de voorbije weken werd gezegd en wat de Vlaamse Regering doet.

Er werden heel wat technische vragen gesteld. Daarom dachten wij dat het goed was om nu eerst het woord te geven aan de heer Stijn Janssen van VITO, die instaat voor de verschillende modelleringen in het kader van onderzoeken en MER's. Als hij de technische uitleg geeft, kunnen we goed zien hoe dat wordt aangepakt, hoe de uitstoot wordt ingeschat in die modellen. Na deze toelichting zullen wij van onze kant op een aantal vragen een concreter antwoord geven.

De voorzitter: De heer Stijn Janssen heeft het woord.

De heer Stijn Janssen, onderzoeker Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO): Voorzitter, ministers, dank u voor de uitnodiging om hier een toelichting te geven. Het klopt dat mijn team bij VITO instaat voor de ontwikkeling en ondersteuning van de luchtkwaliteitsmodellen die worden ingezet ter ondersteuning van het Vlaamse beleid. Ik zal hier toelichten wat Dieselgate juist is, wat het betekent voor de cijfers in de luchtkwaliteitsmodellen en hoe we daarmee omgaan, specifiek in het kader van de MER's (zie [bijlage](#)).

Meerdere mensen hebben al vermeld dat als constructeurs een nieuw automodel op de markt willen brengen, zij langs een Europese testcyclus moeten passeren. Europa heeft de testcyclus New European Driving Cycle (NEDC) opgezet. Nieuwe wagens moeten binnen die test aan een bepaalde uitstootnorm voldoen. Die test is heel duidelijk, alle constructeurs weten wat ze daar kunnen verwachten.

Anderzijds weten wij uit veldtesten, reële metingen die worden uitgevoerd op wagens die op de weg rijden, dat die wagens veel meer uitstoten dan wat er binnen die test is toegelaten.

Wat kunnen we uit de cijfers in deze tabel afleiden? Ik kom daar nog in detail op terug. Voor benziniwagens is er eigenlijk niet zo'n groot probleem. Ze voldoen redelijk goed aan de tests die worden opgelegd binnen de NEDC. Er is wel een probleem met de dieseliwagens, voornamelijk met personen dieseliwagens. Vrachtwagens hebben daar veel minder last van. De afwijking tussen de wettelijke norm van de NEDC-testcyclus en de realiteit situeert zich wel degelijk bij de personen dieseliwagens. Inderdaad, de afwijkingen zijn in vele gevallen zeer groot. Ze verschillen per type Euronorm, maar het is duidelijk dat personen dieseliwagens veel meer uitstoten dan wat volgens de Europese tests mag. Die wagens halen tijdens die tests wel de norm, maar in reële omstandigheden is de uitstoot veel groter.

Hoe komt dat? We zien een verschil omdat de tests niet representatief zijn voor het rijgedrag van een gemiddelde bestuurder op onze Vlaamse – en bij uitbreiding Europese – wegen. Dat komt doordat de tests start- en stopcycli omvatten. Dat is dan heel langzaam optrekken en afremmen. Er zitten kleine stukjes aan hoge snelheid bij: dat is dan 120 kilometer per uur. In de totale cyclus die daar wordt opgelegd, is dat heel beperkt, waardoor de uitstoot bij 120 kilometer per uur op een snelweg niet voldoende gewicht krijgt. Er zijn nog zaken over te vertellen, maar dit is de basis van dit probleem.

Dat wil niet zeggen dat alle constructeurs frauderen. Neen, ze voldoen aan die test, maar de test is niet representatief voor wat zich in de realiteit afspeelt.

Hoe gaan we daarmee om in de luchtkwaliteitsmodellen die we in Vlaanderen gebruiken? Allereerst verzamelt het Europese consortium COPERT (computer programme to calculate emissions from road transport) al die metingen en voert zelf veldtesten uit. Zo bepalen zij de conformity- of correctiefactoren. COPERT bepaalt per type wagen hoeveel dat er eigenlijk moet worden gecorrigeerd om aan die reële uitstoot te voldoen. Dat is een groot werk. Alle types en modellen moeten worden 'bemeten' en 'uitgemiddeld'. Twee verschillende mensen met dezelfde wagen zullen afhankelijk van hun rijgedrag een verschillende uitstoot hebben. COPERT probeert dat zo goed mogelijk in kaart te brengen en een soort van Europese gemiddelde factor te berekenen.

VITO volgt heel nauwgezet op wat COPERT doet. Als er nieuwe aanbevelingen of suggesties komen, bespreken wij die steeds met de administratie LNE. Als zij die valideren, nemen we ze effectief mee in onze modellen.

Daarbij moet ik vertellen dat die conformityfactoren per Euroklasse anders zijn. Ik zal u een voorbeeld tonen. De brandstof is ook mee bepalend, het is anders voor diesel- en benziniwagens. Voor benziniwagens is die afwijking zeer klein, misschien 10 procent. Voor diesel is ze duidelijk veel groter. Ze hangt ook van het type af.

COPERT bepaalt correctiefactoren voor rijgedrag in een stedelijke omgeving, in een rurale omgeving en voor snelwegen. Voor elk van die omgevingen is de factorafwijking anders. Bovendien zijn er systematisch nieuwe inzichten beschikbaar en worden de correctiefactoren in de loop van de tijd bijgesteld. Er is niet één correctiefactor voor Euro 4 die we blijven gebruiken. Binnen Euro 5 bijvoorbeeld verandert de technologie regelmatig. Euro 5 is drie à vier jaar of iets langer zelfs op de markt geweest. COPERT probeert daarop te anticiperen.

Ten slotte, en dat is belangrijk, de correctiefactoren worden bepaald op basis van metingen. Men moet auto's met Euro 4-motoren en Euro 5-motoren kunnen inzetten op de weg om de meetcampagnes uit te voeren en correctiefactoren te bepalen. Dat betekent dat die conformityfactoren veel beter bekend zijn voor bestaande wagens dan voor nieuwe of toekomstige wagens. Sinds 1 september moeten alle nieuwe wagens in Europa aan de Euro 6-norm voldoen. Twee, drie jaar geleden bestonden er enkel nog maar prototypes. Om de correctiefactoren in te schatten, heeft men een wagenpark nodig.

Hier ziet u de Euronormen zoals ze worden opgelegd door de Europese Commissie in de testen. Dit zijn de NO_x -emissies voor drie Eurotypes: Euro 4, Euro 5 en Euro 6. De NO_x 'en zijn uitgedrukt in gram per gereden kilometer, in dit geval specifiek voor dieselwagens op snelwegen. Eigenlijk bestaan er wel tweehonderdvijftig verschillende types. Diesel heeft in ons land het belangrijkste aandeel. Euro 4 en Euro 5 domineren in onze vloot, ik heb me beperkt tot drie types. Deze analyse kan worden uitgebreid voor tweehonderdvijftig soorten voertuigen. Dit is wat Europa oplegt tijdens de tests.

Als we rekening houden met de cijfers van COPERT, dan zijn dit de cijfers die we in onze modellen meenemen sinds 2010. Hier ziet u drie verschillende MIMOSA-versies waar mevrouw Kherbache naar verwees – dit is het officiële transportemissiemodel dat we onderhouden bij VITO – namelijk versie 1, 2 en 3. Momenteel gebruiken we versie 3. Dat is het laatste model dat beschikbaar is. Voor Euro 4 is die inschatting redelijk stabiel. We kennen de Euro 4-wagen heel goed, die is uitvoerig bemeten, de correctiefactoren verschillen niet zoveel. Op de Euro 5 zit wel variatie. In de loop van de tijd zijn die cijfers bijgesteld. De Euro 6-wagens komen pas nu op te markt. In de komende maanden en jaren gaan we beter kunnen inschatten wat dit effectief betekent voor de uitstoot op onze snelwegen.

Ten slotte heb ik hier nog COPERT 4.11 bijgezet. Dat zijn de allerlaatste inschattingen die het consortium naar voren schuift. U ziet de variaties. Het blijft gebaseerd op de meest recente inzichten. De COPERT 4.11 is nog niet geïmplementeerd in een Vlaams emissiemodel omdat er altijd overleg aan voorafgaat. Ik kom daar nog op terug.

We houden dus rekening met de realworldemissies. Al sinds geruime tijd wordt er in die modellen met de reële uitstoot gewerkt. We gebruiken die modellen om de luchtkwaliteit in Vlaanderen te simuleren. Die wordt afgetoetst met metingen van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Als we aan die metingen willen voldoen, spreekt het voor zich dat we daarvoor moeten corrigeren. Als we gebruikmaken van de brochures van de constructeurs, als we enkel meenemen wat volgens de Europese norm toegestaan is, kunnen we onmogelijk de gemeten luchtkwaliteit reproduceren. We houden daar wel degelijk rekening mee in onze modellen.

Dit plaatst Dieselgate en de fraude van Volkswagen een beetje in perspectief. Hier ziet u een figuur uit het document Lozingen in de lucht van de VMM. Het zijn de cijfers voor 2000 en 2013. Dit geeft u het aandeel van wegverkeer in de totale uitstoot van de Vlaamse NO_x -emissies. Het is duidelijk dat verkeer voor NO_x een belangrijke bijdrage levert. In 2000 was het ongeveer de helft. Ondertussen was in 2013 60 procent van de NO_x -uitstoot in Vlaanderen afkomstig van het wegverkeer. Als we dit zouden terugrekenen en stellen dat die wagens effectief maar zouden uitstoten wat ze voor de norm zouden uitstoten, zou die figuur er totaal anders uitzien.

De VMM houdt daar trouwens ook rekening mee. Deze 60 procent is wel degelijk berekend op basis van het MIMOSA-model, waarin de reële uitstoot al is verrekend.

NO_x is de belangrijkste voorloper voor NO_2 , een van de pollutanten waarmee we nog steeds worstelen in Vlaanderen. NO_x is ook een voorloper voor fijn stof. In de atmosfeer draagt NO_x bij tot de fijnstofvorming. Het heeft dus effectief een impact op de luchtkwaliteit en de parameters die daarbij belangrijk zijn.

Het is belangrijk dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen twee zaken die nu op een hoop worden gegooid als Dieselgate. Enerzijds is er Dieselgate, dat door een aantal mensen wordt gelabeld als de – nu bewezen – fraude van Volkswagen, de fameuze sjoemelsoftware die echt softwarematig ingrijpt, het detecteert als we in een testcyclus zitten en dan bepaalde filters aan- of afschakelt. Hoe ze het juist doen, is mij niet bekend. Het is alleszins een

softwarematige actie. Het probleem is gedetecteerd in de Verenigde Staten, maar het is duidelijk dat die wagens ook op de Europese markt zijn gebracht. De impact voor Vlaanderen is nog niet bepaald. Volkswagen moet eerst zelf met een aantal cijfers komen. Dan kunnen we inschatten wat dit betekent voor Vlaanderen. De fraude bij Volkswagen is één deel van Dieseldgate.

Een tweede deel in Dieseldgate is de problematiek van 'real world emissions'. Op zich gaat dat niet om fraude, maar over het feit dat de NEDC-cyclus niet representatief is voor het reële rijgedrag van de Vlaming of de Europeaan.

De oplossing ligt eigenlijk al op tafel. Een tijd geleden is er door de Europese Commissie een nieuwe testcyclus op tafel gelegd, Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP). De Europese Commissie had op een bepaald moment de bedoeling om die in 2015 in te voeren, met de ingang van Euro 6. Ik zat niet mee aan tafel bij die onderhandelingen, maar ik heb begrepen dat het een zeer moeilijke onderhandeling was. Sommige lidstaten wilden minder snel vooruitgaan dan initieel was vooropgesteld. De automobiellindustrie had bovendien een aantal technische bezwaren. Het is belangrijk te vermelden dat die nieuwe testcyclus zou worden ingevoerd vanaf 2017. Dat is het compromis dat nu op tafel ligt.

Een logische vraag is hoe goed die correctie is. Eigenlijk ga je die emissies op basis van meetcampagnes bijstellen. Hoe zeker zijn we dat die cijfers kloppen? In het kader van het ATMOSYS-project hebben we samen met de mensen van VMM een meetcampagne uitgevoerd langs de E40 in Affligem. Langs de E40 heeft men een jaar lang meettoestellen gestationeerd die heel gedetailleerd de luchtvervuiling langs die snelweg in kaart hebben gebracht. U ziet twee foto's van de meetwaarde van de collega's van VMM. We hebben op een zestal punten, windopwaarts en windafwaarts van die snelweg een jaar lang alle relevante parameters in kaart gebracht. Op dat moment zijn er ook heel gedetailleerde tellingen uitgevoerd van hoeveel wagens en vrachtwagens er op die snelweg passeerden. Dat hebben we in onze modellen ingevoerd.

Het resultaat ziet u hier. Dit is een afstandas, gecentreerd op het midden van de snelweg. De paarse bolletjes geven de verschillende rijvakken weer. De blauwe punten zijn de gemiddelde metingen van VMM voor NO₂. De rode lijn is onze modelvoorspelling. De zwarte lijn is wat wij de achtergrond of de background noemen, die de luchtkwaliteit verder weg van de snelweg beschrijft.

Toen we deze figuur voor de eerste keer zagen, vielen we zelf een beetje van onze stoel. We hadden niet verwacht dat het zo goed zou zijn. Dit was natuurlijk wel een heel gedetailleerde campagne, met heel gedetailleerde cijfers en metingen gedurende een jaar lang van al het verkeer op die snelweg. We beschikten dus over excellente inputdata. Er is gebleken dat onze modellen in staat zijn om die metingen te reproduceren. Dat sterkt ons alleszins in het vertrouwen dat we met die correctiefactoren en eigenlijk het hele modelpatrimonium, als we over alle cijfers beschikken, de werkelijkheid kunnen reproduceren.

Hoe worden die modellen ingezet in de MER's? Er geldt daarvoor een heel strikte procedure, die eigenlijk redelijk standaard is. VITO vergaart, eventueel samen met de buitenlandse partners, beste beschikbare informatie, bijvoorbeeld nieuwe COPERT-data of andere elementen. Die data worden in nauw overleg met LNE gevalideerd. Die cijfers worden dus besproken met de collega's van LNE. Als er een akkoord is van wat op een bepaald moment beste beschikbare kennis is, wordt dit door ons in de modellen geïmplementeerd die we zelf inzetten of eventueel ter beschikking stellen van consultants.

De dienst MER kijkt dan in overleg met Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) wat het beste beschikbaar modellenpatrimonium is. Dat wordt ingezet en vastgekleit voor de uitvoer van die bewuste MER. Uiteraard heeft elke toekomstprognose,

bijvoorbeeld van 2020, een aantal onzekerheden die we zo klein mogelijk proberen te houden. Die prognoses zijn zelf onderhevig aan voortschrijdend inzicht of ingrepen, bijvoorbeeld in het beleid door de politiek. We proberen daar zo goed mogelijk op te anticiperen en die onzekerheden zo klein mogelijk te houden, maar het is voor een stuk inherent aan onze job. Als we kijken naar 2020, 2025, 2030, zitten daarin een aantal onzekerheden. Dat kan gaan over die evolutie in emissiefactoren, nieuwe technologie die binnen een paar jaar op de markt komt, maar waarvan we niet weten hoe goed of slecht die zal functioneren, een stuk best mogelijke inschatting van de economische evolutie die rechtstreeks is gekoppeld aan transportvraag en ook de evolutie van de luchtkwaliteit in Vlaanderen. Die luchtkwaliteit is niet alleen afhankelijk van puur transport, maar ondervindt ook impact vanuit maatregelen die op het vlak van de industrie worden genomen, huishoudens en dergelijke.

Ik geef één voorbeeld. Als we berekeningen uitvoeren naar 2020, vertrekken we vanuit deze grafiek. Hierop zie je de historische meetreeks van de gemiddelde NO₂-concentratie in Vlaanderen over de laatste vijftien jaar. U ziet dat daarin een zeer grote variabiliteit zit. Die variabiliteit is voor een groot stuk meteorologisch bepaald, er zijn goede en slechte jaren. Algemeen is de trend dalend.

De studie is uitgevoerd in 2009-2010. Er werd ons toen gevraagd om een prognose te maken voor 2020. We zijn vertrokken van de gemiddelde meting, met 2007 als basisjaar, en hebben de forecast gemaakt naar 2020. We houden daarbij rekening met een aantal beleidsopties. Het business as usual is het blauwe. Daarnaast zijn er een aantal mogelijkheden weergegeven, zoals het al dan niet invoeren van rekeningrijden en het verder inzetten op vergroening van het wagenpark. Uiteraard hebben die elementen invloed op hoe snel we naar 2020 zakken. Ook wat er in de ons omringende regio's en op Europees niveau gebeurt, wordt daarin zo goed mogelijk meegenomen.

Het is een oefening die we nog altijd gebruiken. We werken aan een update van die prognose. We kunnen een groot stuk van die curve eigenlijk al valideren omdat de tijd ons heeft ingehaald. De metingen die sinds 2008-2009 beschikbaar zijn, hebben we hierop afgezet. De trend wordt redelijk goed gevolgd. Het laatste beschikbare jaar duikt de grafiek zelfs naar beneden – het was misschien een meteorologisch gunstig jaar. Het lijkt alleszins zo dat we een stuk onder het 'business as usual'-scenario gaan dat we in 2009 vooropstelden als het voortzetten van het huidige beleid.

Dit is misschien fragmentarisch, want er zijn nog vele andere dingen die in die toekomstprognose een rol spelen. Maar ik wil maar zeggen dat we met een aantal onzekerheden zitten, en we proberen die zo goed mogelijk in te schatten. Achteraf blijkt dat er een aantal onzekerheden onder- of overschat waren, maar dat is er deel van.

Specifiek in plan-MER's proberen we zo veel mogelijk van die onzekerheden uit te schakelen door naar verschilkaarten te kijken. We maken een referentiescenario. Wat doen we als er niets gebeurt, en wat doen we als er een bepaald scenario wordt ontwikkeld? We kijken naar het verschil tussen die twee scenario's. Door naar het verschil te kijken, filter je al heel veel van de onzekerheden weg. Of het een goed of een slecht jaar zal zijn, zal een effect hebben op de absolute niveaus van de luchtkwaliteit in dat specifiek jaar, maar de verschillen worden daar minder door bepaald. Zal de achtergrond wat hoger of lager zijn, dan geldt hetzelfde. Of zijn de emissiefactoren wat hoger of later in de realiteit. In de verschilkaarten worden veel zaken al uitgefilterd omdat we effectief naar het verschil met een basisscenario kijken.

Ik geef u twee voorbeelden uit de plan-MER Oosterweel. Dat is vandaag al verschillende keren aangehaald. Ik dacht dus dat het zinvol was om dat erbij te steken. U ziet het Oosterweeltracé, met het zogenaamde Oosterweel-Noord. U ziet op een

aantal zones, zeker langs het nieuwe stuk, dat er een verhoging zal optreden. Die wordt begroot in een aantal microgrammen. Op andere plekken zal er een verbetering optreden, bijvoorbeeld langs Liefkenshoek en het zuidelijke deel van de Antwerpse ring. Op de andere afbeelding ziet u ongeveer hetzelfde beeld voor Oosterweel-Noord. U kunt verschillen zien. Die gaan specifiek in op die twee tracés maar die zijn alleszins robuuster dan als we naar absolute prognoses voor 2020 zouden gaan.

Mijn conclusies van deze korte uiteenzetting zijn de volgende. Het is belangrijk om in heel Dieseltown een onderscheid te maken tussen twee verschillende zaken. In de vragen worden ze soms wel door elkaar gemengd. Er is enerzijds de fraude van Volkswagen. Anderzijds is er de problematiek van 'real world emissions', waarbij we vaststellen dat alle wagens meer uitstoten dan ze puur volgens de norm mogen.

Wat betekent de impact van de fraude van Volkswagen? Dat is nog niet in kaart gebracht. We moeten eerst cijfers van Volkswagen zelf krijgen over wat dat betekent voor de wagens die ze op de markt hebben gebracht in Vlaanderen en Europa. Het zal niet alleen aan Volkswagen zijn om dat uit te klaren, er moeten zeker ook onafhankelijke experts naar kijken.

Mijn persoonlijke opinie, als ik dat mag zeggen, is dat er zeker een rol voor Europa is weggelegd om dat te coördineren. Bijvoorbeeld COPERT heeft daar al heel wat expertise rond opgebouwd. Op Europees niveau moet zeker een en ander afgestemd worden.

Daarnaast is er de problematiek van de 'real world emissions'. Zolang de testcyclus niet deftig wordt aangepakt, zullen we met die correctiefactoren blijven werken en blijft er een stuk onzekerheid die we eigenlijk niet zouden moeten hebben. Het blijft nu wachten tot waarschijnlijk 2017 voor de Europese Commissie die effectief gaat invoeren.

Tot slot, voor het gebruik van modellen in MER's is er een zeer strikte procedure. We maken steeds gebruik van de meest recente en door Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) gevalideerde modelversies. Die worden vastgeklemd bij het begin van elke MER. Dan wordt daar met een vaste versie gerekend. Uiteraard komen er nieuwe inzichten bij. Die kunnen aanleiding geven tot nieuwe modelaanpassingen die dan zo goed mogelijk proberen die onzekerheden in de toekomstprognoses weg te werken.

De voorzitter: Dank u wel voor deze omstandige toelichting.

Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Dank aan de heer Janssen voor de technische toelichting. Uit die toelichting blijkt dat op heel wat vragen die wij allemaal geformuleerd hebben, we nog niet voor 100 procent antwoord kunnen geven.

Wat weten we wel? Dat er fraude werd gepleegd. Dat is ook toegegeven. Volkswagen heeft zelf gezegd: wij hebben gesjoemeld. Die fraude is daar. We weten ook dat er in België 393.000 van die voertuigen rondrijden. Zoals door de heer Janssen is gezegd, moeten we voor verdere details ook richting Volkswagen kijken. Normaal gezien komt Volkswagen volgende week met een aantal nieuwe cijfers over wat het heeft betekend ten aanzien van het wagenpark.

Dit wordt ook verder opgevolgd door de Europese Commissie. Die heeft ons aangeschreven en ons gevraagd, als lidstaat en als regio, om actie te ondernemen om fraude zeker niet te tolereren. Vanuit de Europese Commissie wordt ook verder gevolgd wat de effecten zijn voor de luchtkwaliteit voor de lidstaten. Dat zijn ook zaken die we verder goed opvolgen.

Goed om weten is dat er op 26 oktober een Europese raad Leefmilieu is waar dat thema wordt besproken. Er is dus verder onderzoek nodig om echt te weten wat de impact op de luchtkwaliteit in Vlaanderen is.

Ik heb daarnet gezegd dat we niet alleen verder onderzoek moeten doen, maar dat we ook onze rechten veiligstellen. Ook dat hebben we gedaan. We hebben ondertussen een raadsman aangesteld die de nodige stappen kan ondernemen. Ik denk dat het logisch en normaal is, wanneer er een mogelijkheid is tot schade, dat je juridische stappen onderneemt om die schade te laten vergoeden als die eventueel bewezen is. Dat is dus de fraude, het feit dat er opzettelijk gesjoemeld is en dat er mogelijk een effect is op de luchtkwaliteit.

Alles wordt naar aanleiding van Dieselgate een beetje op een hoopje gegooid, maar er zijn twee totaal verschillende problematieken. De tweede is de structurele onderschatting van de stikstofuitstoot wat wagens betreft. Dat is niet nieuw, we weten dat allemaal, dat is in de commissie al heel vaak aan bod gekomen. Ik heb dat hier al heel vaak gezegd toen het ging over luchtkwaliteit. Over het feit van modelleringen, heb ik al heel vaak gezegd dat de normen die Europa kleeft op wagens, eigenlijk onderschat zijn en dat de reële uitstoot veel hoger is. Dat is ook de reden waarom wij daar in Vlaanderen met onze verschillende modellen al rekening mee houden, bijvoorbeeld in MER-procedures maar zelfs ook in het dossier van de instandhoudingsdoelstellingen. In alle modelleringen die wij toepassen, houden wij rekening met het feit dat er meer stikstofuitstoot is dan puur uit de modellen of de normen in Europa blijkt. De toelichting van VITO heeft op dat vlak meer duidelijkheid gebracht.

Je hebt dus de fraude. Daar kennen we de impact niet van. We kunnen geen uitspraak doen over de effecten op mogelijke procedures die lopen.

VITO zegt dat het in de MER-procedures altijd rekening heeft gehouden met meer stikstofuitstoot. Dat is altijd gebeurd in alle MER's op basis van de meest recente gevalideerde modellen. Telkens als er een beslissing genomen is in een MER, werd rekening gehouden met de kennis die er was. De uitstoot werd op dat moment gecorrigeerd op basis van de reële uitstoot en het feit dat dat ook de meest recente modellen waren. Dat is op dit moment de stand van zaken. Dat is ook daarnet door VITO heel mooi aangetoond.

Op een heel pak vragen die concreet over fraude gaan, kunnen we nog niet doorgaan. Het wordt in elk geval verder vervolgd. Het wordt verder goed onderzocht op Europees niveau. Maar zoals gezegd hebben wij ook zelf onze rechten in Vlaanderen veilig gesteld.

Er zijn nog aspecten aan deze problematiek verbonden. Het gaat over de homologatie, dan kijk ik naar minister Weyts, of over de autofiscaliteit, in verband waarmee een paar vragen aan minister Turtelboom zijn gesteld. Wat dat betreft zullen zij graag antwoorden op jullie vragen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik kom eerst op de betrokkenheid van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) in hoofdzaak ten aanzien van homologatie en keuring. Het departement MOW is bevoegd voor homologatie sinds de zesde staatshervorming. De procedure is nagaan of een voertuig aan de technische normen voldoet. Bij nieuwe voertuigen moet de constructeur een volledig dossier indienen bij de goedkeuringsautoriteit. In dit geval is dat geen Vlaamse maar een Duitse instantie, want het gaat over Volkswagen, namelijk de Duitse Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Dat dossier bevat alle onderdelen en goedkeuringsattesten, of de testverslagen indien de onderdelen nog niet goedgekeurd zijn. Op basis van de goedkeuringen van de onderdelen en op basis van een of meerdere inspecties

van het prototype bij de fabrikant, zal die goedkeuringsautoriteit al dan niet goedkeuring verlenen.

Voor typegoedkeuringen moet de fabrikant dan ook niet meer na elk nieuw gefabriceerd voertuig een en ander gaan bewijzen. Als het gaat om in serie gebouwde voertuigen, voldoen die aan de initiële goedkeuring. Er zal daarna wel nog een regelmatige audit van de productie gebeuren door een technische dienst. Zowel de onderdelen en de motor als het voertuig dienen een goedkeuring te hebben, maar een typegoedkeuring die afgeleverd wordt in een lidstaat van de Europese Unie, is automatisch ook geldig in de hele Europese Unie. De andere lidstaten hoeven dan niet nog eens allemaal op hun beurt die homologatie van de typevoertuigen over te doen. In dezen is de Kraftfahrt-Bundesamt dus de verantwoordelijke.

Wat zijn nu de gevolgen voor de autokeuring? In de pers kregen we daar ook nogal wat vragen over, onder andere waarom men dit alles niet heeft kunnen vaststellen bij de autokeuring. Vandaag werkt de autokeuring nog op basis van het federale koninklijk besluit waarin nauwgezet wordt opgesomd welke punten geïnspecteerd worden. Als het gaat over voertuigen met elektrische ontsteking – de benzinemotoren – gaat het om een visuele inspectie van het uitlaatsysteem en het emissiebestrijdingssysteem, een meting van het CO-gehalte, een meting van de lambda-waarde – dat is de verhouding lucht/brandstof, ofwel de waarde die aangeeft hoeveel lucht de motor nodig heeft om 1 liter brandstof te verbranden – of het uitlezen van de 'on-board diagnostics' (OBD). Dan heb je de voertuigen met compressieontsteking, de dieselmotoren. Daar gaat het om een visuele inspectie en een opaciteitsmeting – zeg maar de roetest.

Het CO₂- of NO_x-gehalte wordt ter gelegenheid van die technische keuring momenteel dus niet gemeten. Dat zou voor alle duidelijkheid ook geen oplossing zijn, omdat je pas na verloop van jaren met je voertuig naar de technische keuring moet. Dat zou dus absoluut geen oplossing voor deze problematiek geweest zijn.

Ik wil nog eens benadrukken dat er een onderscheid is tussen Dieselgate en de MER-procedures en dergelijke meer, waar een correctiefactor gerekend wordt ten aanzien van de officiële uitstoot, met ook nog eens een link met de reële metingen. Zoals VITO daarnet heeft aangetoond, is dat zeer accuraat.

Er werd hier een vergelijking gemaakt met Euro 4 en Euro 5. De sjoemelsoftware gaat voor alle duidelijkheid over de Euro 5-voertuigen. Onderzoek over de omvang en de ernst loopt. Daarover zijn vandaag nog gesprekken op Europees niveau aan de gang met vertegenwoordigers van mijn departement.

Elke autobestuurder rijdt anders. Er zijn ook verschillen tussen testlabo's en de realiteit. Dat is evident. De MER-correctiefactor die men altijd al heeft toegepast, is op basis van de meest recente, geactualiseerde en onderbouwde gegevens en modellen, en ook op basis van de reële metingen en de congruentie tussen beiden. Dit aangrijpen om dan te zeggen dat de MER van verschillende grote projecten van tafel moet, is toch serieus bij de haren getrokken. Dat is opnieuw een stok zoeken om te kunnen slaan. Dat is in dezen echt niet op zijn plaats, inclusief de suggestie dat politici die correctiefactor zouden uitkiezen, alsof wij over de nodige kennis en kunde ter zake zouden beschikken.

Moeten de testresultaten dan niet accurater? Dat mag zeker. Dat is een 'work in progress'. We moeten dat opnemen op Europees niveau, en dat doen we ook. De nieuwe meetwijze bestaat, en onder andere Vlaanderen en België dringen er op Europees niveau op aan om die nieuwe meetwijze te implementeren. Er was aanvankelijk wel wat tegenkanting van sommige autoproducerende landen. Wij hopen dat dit nu een momentum kan zijn – we krijgen die signalen trouwens al –

om die tegenstand minstens te doen verzwakken, zodat we op dat vlak een stap vooruit kunnen zetten.

Mevrouw Kherbache, u verwijst naar de problematieken rond Euro 6, maar laat ons daar geen amalgaam van maken. De sjoemelfraude gaat over Euro 5, en u begint over Euro 6 en de vertekeningen die daar momenteel zitten. Met Euro 6 is men momenteel bezig, dat is de eerste generatie van wagens. De impact is dus uitermate minimaal, want er rijden er amper. En gooi dat niet op een hoop met de hele sjoemelsoftware, want die gaat over Euro 5 en heeft niets te maken met Euro 6.

Het klopt wel dat er momenteel nog enige twijfel is rond de accuraatheid van Euro 6. Dat komt doordat het een nieuwe technologie is, een nieuwe norm. Daarbij passen wij zoals steeds 'en cours de route' aan in functie van de nieuwe wetenschappelijke bevindingen.

Het aantal voertuigen is al aangehaald door collega Schauvliege: in België zijn 393.648 voertuigen uitgerust met die EA 189-dieselmotor. Dat is dus de EU-5-norm. Wat de niet-conforme software betreft, gaat het om 197.328 voertuigen van de merken Volkswagen en Volkswagen bedrijfsvoertuigen, 121.712 van Audi, 23.539 van Seat en 51.069 van het merk Škoda.

Wat nu met de homologatie en de Euro 5-erkenning? Daarover zitten we nu samen op Europees niveau. Er zijn twee ambtenaren van het departement MOW die daar nu over aan het spreken zijn. Wij vragen aan het KBA, aangezien zij als Duitse goedkeuringsinstantie verantwoordelijk zijn, dat zij volledige informatie ter beschikking zouden stellen over de betrokken motoren, over de geplande onderzoeken, over de tests, over de concrete emissies van de betrokken voertuigen, in afwezigheid van de manipulatiesoftware. Want wat is het effect van de manipulatiesoftware? Is er enig effect? Voor alle duidelijkheid: daar is op Europees niveau nog geen zekerheid over. Er is vandaag geen zekerheid over of die geïnstalleerde manipulatiesoftware wel effectief een effect heeft ten aanzien van de Europese tests. Dat moet nog blijken. Daarom ook heeft Duitsland een deadline gesteld aan Volkswagen met de eis tot volledige openheid en een actieplan. Die deadline loopt morgen af.

Er zijn momenteel nog geen afwijkingen aangetoond bij andere fabrikanten. Er is overleg op Europees niveau tussen de Europese Commissie en de vertegenwoordigers van de goedkeuringsinstanties van de verschillende lidstaten. Dat overleg is momenteel bezig in de schoot van het Technical Committee on Motor Vehicles.

De gesprekken lopen dus, mijnheer Sanctorum. Het lijkt mij een beetje onzinnig om vanuit Vlaanderen in het wilde weg en in paniek elke wagen te controleren en te onderzoeken, voor zover we die technische expertise in huis zouden hebben. Het lijkt mij nogal evident dat we hier aangewezen zijn op een Europese aanpak. We doen dat ook. Op de Raad van Transport, op 8 oktober in Luxemburg, krijgen we trouwens een stand van zaken van de Europese commissaris Bienkowska. Ook op de Leefmilieuraad op 26 oktober staat de uitwisseling van informatie over controle en emissies en de impact daarvan op het leefmilieu op de agenda. Deze namiddag is er trouwens ook een plenair debat in het Europees Parlement, samen met de bevoegde commissaris.

We zijn het erover eens dat de Europees bepaalde testprocedure op basis van de NEDC niet accuraat is en daarom al lang ter discussie staat. Een en ander is niet nieuw. Mijnheer Sanctorum, u zegt dat u geschokt bent door het feit dat er bedrog gepleegd is, ook door de overheid, omdat er een groot verschil is tussen wat de autoproducenten aangeven als verbruik en het reële verbruik en de reële uitstoot. Dat kan voor u toch geen nieuws zijn, al was het maar omdat ook het rijgedrag ter zake een rol speelt. Je moet geen ingenieur zijn om dat te weten.

Maar ook dat de autoproducenten andere cijfers aangeven is niet nieuw. In 2013 werd dat al door de Bond Beter Leefmilieu en Greenpeace in een persbericht aangeklaagd. Als dat voor u een schok was, leven we met u mee, maar het is informatie die eerder al bekend was. Ik las ook al een bericht van Kathleen Van Brempt net daarover, dus helemaal nieuw is dit niet.

Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe procedure: de WLTP, die de NEDC moet vervangen. Het gebruik van die nieuwe testcyclus zal de verschillen tussen de test en de realiteit hopelijk verkleinen. Er zal altijd wel een kloof blijven bestaan, onder meer door het rijgedrag of door de gekozen opties, of het gebruik van de airco, enzovoort. Het moet onze ambitie zijn om die kloof zo klein mogelijk te houden. Er wordt gewerkt aan de omzetting van die nieuwe testprocedure in de Europese wetgeving tegen 2017-2018. Er was terughoudendheid vanwege sommige lidstaten, maar we zien die nu wel afnemen.

Daarnaast is er nog de problematiek van het type goedkeuringsprocedure. De test op de testbank wordt vanaf 1 januari 2016 aangevuld met een nieuwe test op de weg die moet bijdragen aan het beter in kaart brengen van de reële emissies, de zogenaamde real driving emissions. Recent werd in Duitsland bekendgemaakt dat ze de nieuwe wetgeving met betrekking tot deze real driving emissions zouden kunnen aanvaarden. Ook op dat vlak zijn de meningen aan het evolueren. Als er vandaag iets als positief kan worden beschouwd, is het wel dat: niet alleen inzake de normering maar ook inzake de communicatie rond de uitstoot zetten we stappen vooruit.

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: Wat mijn bevoegdheden betreft, is het belangrijk om te zeggen dat we twee types belastingen hebben. Er is de BIV bij de aankoop van een voertuig, die rekening houdt met een aantal groene parameters. Als er een impact zou kunnen zijn van Dieselgate op inkomsten die Vlaanderen mogelijk heeft misgelopen, dan is dat alleen van toepassing op de BIV. De jaarlijkse verkeersbelasting wordt tot vandaag alleen berekend op basis van fiscale pk. Daar zitten geen groene parameters in, dus daar kunnen vandaag geen gedeelde inkomsten zijn. VLABEL werkt met gegevens die van de DIV komen. Op basis van deze authentieke bron wordt de belasting berekend.

Belangrijk is ook dat er onderscheid wordt gemaakt tussen twee verschillende dingen. Ten eerste is er het aspect van voertuigen die in de realiteit meer emissies tonen dan tijdens de Europese homologatietest. Met andere woorden de Europese test weerspiegelt eigenlijk niet de omstandigheden in de reële wereld. Ik denk dat dit een belangrijk onderdeel is van de presentatie die VITO heeft gegeven. Ten tweede is er een bewuste manipulatie geweest door de constructeur om beter te scoren op homologatietesten. Het is belangrijk om die twee uit elkaar te houden. Het ene is afhankelijk van de parameters die je zelf hanteert. Het andere is fraude, en daarvan moet je het bewijs kunnen leveren.

Met betrekking tot de problematiek van de reële emissies is het belangrijk om te duiden dat onze BIV zoals ze vandaag wordt berekend, zowel rekening houdt met de CO₂-uitstoot en de klimaataspecten, als met de Euronorm over vervuilende emissies. Dat blijkt als je naar de formule kijkt die vandaag gebruikt wordt voor de berekening van de BIV. In die formule spelen verschillende parameters een rol. Een van die parameters is de luchtcomponent. De hoogte van die parameter is een functie van de Euronorm en de brandstofsoort van het wegvoertuig. Voor het fiscaal gewicht dat aan elke Euronorm vasthangt, houden wij al rekening met de reële uitstoot van stikstofdioxiden NO_x omdat uit de real driving emissions bleek dat die hoger lag dan die van de Europese homologatietesten. In de huidige BIV betaalt men dus al minder naarmate de Euronorm hoger is en de reële NO_x-uitstoot lager.

We zijn op dit ogenblik bezig met de voorbereiding van een hervorming van de BIV. Daarin sturen we verder bij op basis van de vervuilende emissies. Er wordt nu dus al, maar in de toekomst nog meer, ingezet op het tegengaan van vervuilende emissies en de vergroening van het wagenpark. Bij de hervorming die gebeurd is in 2011-2012 wisten we al voor de Euronormen 3 en 5 dat de reële NO_x-emissies hoger lagen en daar is al rekening mee gehouden. Voor de Euronorm 6 was dat toen nog niet mogelijk omdat er nog geen auto's op de markt waren. Daar willen we een dubbel accent leggen op de vervuilende emissies: het eerste dat we nog niet konden toepassen omdat de auto's nog niet op de markt waren en daarbovenop een tweede penalisatie omwille van de vergroening die we nu willen inzetten. Met de Euronorm 6 zal dus een groot verschil te merken zijn na de hervorming.

Belangrijk is dat er telkens twee componenten zijn, ook in de nieuwe aanpassing van de BIV. We zullen zowel werken op de vervuilecomponent die verband houdt met de luchtkwaliteit, als met de CO₂-normen. De beide zijn belangrijk.

Daarnaast willen we ook de verkeersbelasting vergroenen. Voorzitter, ik denk dat we ruim de tijd zullen krijgen om dit toe te lichten op het moment dat het ontwerp van decreet in het parlement wordt behandeld. Nu zijn de gesprekken daarover nog bezig op het niveau van de regering. Ook daar zullen we een aantal objectief vaststelbare parameters in aanmerking nemen bij het bepalen van het tarief van de jaarlijkse verkeersbelasting. Waar die, zoals gezegd, op dit moment alleen rekening houdt met de fiscale pk, zal daar voortaan ook een vervuilecomponent worden aan toegevoegd.

De toepassing van deze beide aspecten van de vergroening zullen enkel van toepassing zijn op nieuwe inschrijvingen. Wie vandaag al een wagen heeft, zal buiten deze hervorming vallen.

Heeft Vlaanderen door Dieselgate nu minder fiscale ontvangsten gehad? Op basis van de verklaring van Volkswagen zelf, zegt men dat de softwaremanipulatie de Euro 5-norm voor dieselmotoren betrof. Zoals ik al zei, hangt in Vlaanderen aan een bepaalde Euronorm een bepaald tarief vast. Dat tarief is hoger naarmate de Euronorm lager is. Een lagere Euronorm betekent immers hogere emissies en dus ook een hoger tarief. Indien nu zou blijken dat bepaalde wagens, die in de Euro 5-normcategorie zitten en dus een lager tarief hebben, eigenlijk in de Euro 4-normcategorie thuishoren, dan werden er inderdaad fiscale opbrengsten misgelopen. Tot vandaag moet ik zeggen dat ik eerst de resultaten van een officieel onderzoek moet hebben. Als Volkswagen zegt dat het probleem bij de Euro 5-norm zit, moet ik op een bepaald moment toch uit de resultaten van een officieel onderzoek kunnen afleiden dat die Euro 5-normwagens eigenlijk als Euro 4-normwagens moeten worden beschouwd. Dan kan ik besluiten dat we inkomsten gederfd hebben.

De basisprincipes die gelden bij het recht zijn: er is een fout, er is schade en je moet een oorzakelijk verband tussen beide aanwijzen. Volkswagen heeft gezegd dat ze een fout hebben gemaakt. Of dat Euro 5 effectief zou inkantelen in Euro 4, of dat de fraude een dermate marge heeft dat het toch Euro 5 kan blijven, moet eerst nog worden aangewezen vooraleer er kan worden beslist of er juridische stappen worden genomen. Zo niet, is er over een bepaald aspect van de fout/schade/oorzakelijk verband nog geen officiële bron of een officieel document om het te bewijzen.

Ik ben heel blij dat er een ambtelijke werkgroep is die zich over deze problematiek buigt. Voor mij is het van belang dat ook de consument slachtoffer is. De consument is niet verantwoordelijk voor de manipulatie en heeft te goeder trouw een bepaalde wagen gekocht in een bepaalde categorie.

Samengevat, we gaan verder bij de vergroening. We hadden voor een aantal aspecten bij de BIV al rekening gehouden met de real driving emissions. Voor Euro 6-dieselmotoren voegen we dit er nog aan toe. We vergroenen dus verder voor alle categorieën. We vergroenen ook de jaarlijkse verkeersbelasting. Inzake de minderinkomsten is het voor mij van cruciaal belang om eerst effectieve cijfers te kennen en om te weten of het een effect zou hebben gehad op de categorie waarin de wagen valt. Daarzonder kunnen er geen stappen worden ondernomen.

De voorzitter: Mevrouw Remen heeft het woord.

Grete Remen (N-VA): Ik dank de ministers voor de heldere uitleg. Ik wil duidelijk zeggen dat de Vlaamse Regering hierin zeker niet medeplichtig is en geen schuld treft. De Vlaamse Regering is, net zoals de consument, eerder slachtoffer omdat ze buitenspel is gezet als behartiger van het algemeen belang en wegens het missen van inkomsten uit belastingen.

Als boodschap wil ik aan het beleid wel meegeven dat naar aanleiding van dit fraudeschandaal schoon schip moet worden gemaakt. Er moet worden voorkomen dat dergelijke fraudezaken opnieuw kunnen gebeuren, gezien de enorme economische, ecologische en maatschappelijke gevolgen.

In Europa zijn de autoriteiten die de testen momenteel uitvoeren, nationale organisaties die voor hun diensten worden betaald door de fabrikanten. Momenteel ontbreekt elk Europees toezicht. Autofabrikanten mogen eigenlijk hun eigen instituten kiezen. Het is zoals een schoolkind dat zelf zijn punten mag invullen op zijn rapport. Hoe staat de Vlaamse Regering tegenover een onafhankelijke Europese typegoedkeuringsautoriteit die het werk van de nationale autoriteiten controleert? Er zijn goede bedoelingen. Er is de nieuwe meetwijze, maar er is nog een extra controleorgaan nodig, gezien de gigantische schade door dit fraudeschandaal.

De voorzitter: De heer Sanctorum-Vandevoorde heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Ik dank de spreker van de VITO voor zijn uiteenzetting en de ministers voor hun antwoord.

Er wordt gevraagd hoe het kan dat Groen de overheid als medeplichtig bestempelt aan het bedrog. Uiteraard kan dat niet voor de fraude. Dat heb ik daarnet ook duidelijk gesteld. Uiteraard is de overheid niet verantwoordelijk voor de fraude die door Volkswagen en misschien nog door andere autofabrikanten is gepleegd. Waar de overheid wel medeplichtig aan is, is aan het bedrog waarbij een te hoge uitstoot wordt veroorzaakt door wagens en waarbij aan de consument door autofabrikanten iets anders wordt voorgelegd. Dat is het eigenlijke bedrog. Daarom zijn mensen zo kwaad.

Uiteraard wisten we in de parlementaire omgeving al langer dat de effectieve uitstoot veel hoger lag dan wat de autofabrikanten beweerden. In het debat over de vergroening van de BIV van enkele jaren geleden was mijn stelling dat de vergroening niet ver genoeg ging omdat die onvoldoende rekening hield met de reële uitstoot. Dat is de voornaamste reden waarom mensen verbolgen zijn. Die fraude door Volkswagen heeft het erger gemaakt. Het bedrog door de autofabrikanten kenden we al langer. Laat ons daar niet flauw over doen.

De vraag is wat we daar in de toekomst mee gaan doen. Mijn fractieleider heeft tijdens het plenaire debat over de Septemберverklaring de hand uitgestoken. Ik hoop dat we kamerbreed tot een echte vergroening van de autofiscaliteit kunnen komen. Nogmaals, de regeringen hebben de hoge uitstoot door dieselmotoren gedoogd. Dat is de realiteit.

Mijn concrete vragen waren of er al dan niet een onderzoek zal worden opgestart, of men naar de rechter stapt en of er een herberekening zal gebeuren van de MER's. Het is heel opvallend dat het pleidooi van vandaag veel voorzichtiger is dan dat van enkele weken of zelfs dagen geleden. Het is voorzichtigheid troef. Ik heb begrepen dat er over de milieueffectenrapporten consensus bestaat binnen de Vlaamse Regering om niets te wijzigen. Dat heb ik begrepen van minister Schauvliege en zeker van minister Weyts. Er verandert niets aan de MER's. Het is business as usual. Dat is al helemaal iets anders dan wat we de afgelopen dagen hebben mogen lezen in kranten.

Als het gaat over de klacht ten aanzien van Volkswagen, ben ik blij dat u een advocaat hebt aangesteld. U zegt dat we vandaag eigenlijk nog niet zoveel weten. We moeten nog bijkomend onderzoek voeren. Ik sta daarachter. Voer dat onderzoek! Maar over welk onderzoek gaat het eigenlijk? Maak dat concreet. Wie heeft aan wie opdracht gegeven om een onderzoek op te starten naar de impact van Dieselgate op de luchtkwaliteit in Vlaanderen? Tegen wanneer mogen we daar resultaten van verwachten? Zult u die resultaten dan opnemen in mogelijke schadeclaims, in een rechtszaak van de Vlaamse Regering ten aanzien van autofabrikanten die fraude hebben gepleegd? Ik wil concreet weten wat de Vlaamse Regering zal ondernemen.

Minister Weyts, u zegt dat we toch niet in heel Europa hetzelfde onderzoek zullen voeren en spreekt over Europese coördinatie. Ik ben het daar helemaal mee eens. Europese coördinatie is zeer welkom, maar ik wil u toch even citeren enkele dagen na het uitbreken van Dieselgate: "We zullen Volkswagen benaderen en om info vragen. Ze moeten ons duidelijk maken hoeveel wagens er hier rondrijden. Als blijkt dat er hier verdachte auto's zijn," – we weten ondertussen dat dit het geval is – "dan laat ik mijn diensten eigen autotesten uitvoeren." Nu klinkt u helemaal anders. Misschien moet u een lezersbrief insturen om een correctie aan te vragen bij de krant. In elk geval klinkt u vandaag veel genuanceerder. Gebeurt er effectief onderzoek in Vlaanderen naar de impact van Dieselgate?

Het klopt dat er heel wat is onderhandeld over de Euronorm naar aanleiding van de vergroening van de autofiscaliteit enkele jaren geleden. Er is toen een belangrijke discussie gevoerd over de fameuze Euro 6-norm. Ik herinner me dat VITO toen een presentatie heeft gegeven tijdens de hoorzitting.

VITO stelde toen dat we er volledig van uit mochten gaan dat die Euro 6-norm geen verlaging van de uitstoot van stikstofdioxide zou veroorzaken. Wij hebben de regering gevraagd daar rekening mee te houden. U kent de formule. Het is een ongelooflijk ingewikkelde formule. Er zit een luchtcomponent in. U weet net zo goed als ik dat die luchtcomponent van een paar honderd euro voor de Euro 1-tot Euro 5-norm volledig zakt naar welgeteld 12,25 euro. Dat is meer dan vijftig keer minder. Minister, u zei dat we niet wisten wat er met de Euro 6-norm op ons zou afkomen. *(Opmerkingen van minister Annemie Turtelboom)*

U hebt altijd gesteld dat de vandaag bestaande vergoeding van de autofiscaliteit al rekening houdt met de reële uitstoot. Ik zeg u nu duidelijk: wat de Euro 6-norm betreft, is dat helemaal niet het geval. We wisten dat al enkele jaren geleden. *(Opmerkingen van minister Annemie Turtelboom)*

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: Voorzitter, met alle respect, maar dat is net mijn stelling geweest. Ik heb net gezegd dat er rekening werd gehouden met de 'real driving emissions', maar dat er toen voor Euro 6 nog geen wagens op de markt waren en dat we dus die inschatting niet konden maken. Vandaag zal er dus een dubbele aanpassing gebeuren voor de Euro 6-norm.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Dat is nu net mijn punt. We wisten dat toen wel al. U hebt het in de pers anders laten uitschijnen. Ik ben blij dat u daarnet hebt genuanceerd. Maar toen wisten we dat eigenlijk wel al. Dat is de realiteit.

Ik heb nog een laatste, technisch punt. VITO werd uitgenodigd voor een technische presentatie. Het gaat erom welke correctiefactoren worden toegepast voor die MER's. Ik moet eerlijk zeggen dat ik er vandaag niet van overtuigd ben dat die MER's allemaal dik oké zijn. Het valt mij op dat er heel wat verschillen zijn tussen onderzoeken. 'Transport and Environment', een onderzoek van enkele jaren geleden, gaat uit van noodzakelijke correctiefactoren die een stukje hoger zijn dan hier werd gepresenteerd. Mijnheer Janssen, u had het in de media over een correctiefactor van gemiddeld drie tot vier. Maar ik zie dat verschillende onderzoeken verschillende resultaten opleveren.

Het valt mij ook op dat u voor de 'real emissions' metingen doet op autosnelwegen. Maar er bestaat ook ander rijgedrag. Wat is de impact daarvan op de emissies? Op de autosnelweg wordt over het algemeen een constante snelheid aangehouden. Zorgt dat niet voor een onderschatting?

Ik denk niet dat de MER's die werden opgesteld, rekening houden met de zware onderschatting via de Euro 6-norm. U zei daarnet dat in 2010 de laatste correcties, de laatste modellering, de laatste waarden werden bepaald. We wisten al op voorhand dat er daar een probleem mee ging zijn, want het ging vooral over het commercialiseren van bepaalde technologieën. We wisten dat de technologie bestond om de uitstoot van stikstofdioxide te vermijden. Maar we wisten op voorhand dat het op grote schaal uitbouwen ervan voor problemen ging zorgen. Dat was enkele jaren geleden de stelling van VITO.

Uit een studie van de International Council on Clean Transportation (ICCT) bleek in oktober 2014 dat de uitstoot van stikstofdioxide van Euro 6-wagens gemiddeld 7,1 keer hoger lag dan de autofabrikanten aangaven. Er waren zelfs uitschieters tot bijna 30 keer. Minister Weyts, u zei daarnet dat de Euro 6-norm pas sinds september 2014 van kracht is. Dat gaat nu misschien over een kleine fractie, maar voor de toekomstige uitstoot zal dat alleen maar relevanter worden. Daarmee werd eigenlijk geen rekening gehouden. Ik blijf dus met de vraag zitten of MER's die al een hele tijd geleden zijn gemaakt rekening houden met de werkelijke uitstoot van wagens in de toekomst.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, ik dank iedereen voor de antwoorden op de vragen. Als ik het goed heb begrepen, stelt enerzijds de regering dat de ernst en omvang van Dieselgate toch niet volledig gekend zijn en dat er onderzoeken lopen. Desalniettemin moeten we ons niet al te veel zorgen maken over de wijze waarop we bijvoorbeeld autobelastingen innen of over de wijze waarop we ons afwegingskader maken om te beslissen over belangrijke infrastructuurprojecten want daar houden wij wel degelijk rekening met de reële uitstoot van wagens. We hebben daarover een bijzonder heldere uiteenzetting gehad van de heer Janssen van VITO, die ons heeft gesproken over de COPERT-correctiefactoren en het 'real world model'. Mijnheer Janssen, kunt u, niettegenstaande er nog onderzoek bezig is en niettegenstaande de geschiedenis van de sjoemelsoftwarefraude, ons garanderen dat die fraude op geen enkele wijze de testprocedures beïnvloed heeft die aan de basis liggen van dat 'real world model', dat wordt doorgerekend in onze MER's? Kunt u ons deze garantie geven?

Minister Schauvliege, uw collega bevoegd voor de mobiliteit heeft ons helemaal geschetst hoe de MER-rapporten in elkaar zitten. Hij heeft ons hetzelfde inzicht over trachten te maken als de heer Janssen van VITO, en dat is: maak u niet te

veel zorgen over die MER-rapporten. De reële gegevens worden daarin door-gerekend. Uiteraard, met het oog op 2020 en later, zit daar enige onzekerheid in.

De sp.a-fractie verwacht van u één zaak, minister, namelijk dat u ons de garantie geeft dat u als minister van Leefmilieu beslissingen zult nemen gebaseerd op kennis van zaken. U hebt op 30 september als minister van Leefmilieu een belangrijke uitspraak gedaan. Waarom hebt u toen gezegd dat u zich afvroeg of er geen herberekeningen nodig waren? Toen wij dat lazen, sprongen de lichten op rood in mijn fractie. We vroegen ons af wat er ging gebeuren met Uplace en Oosterweel. We vroegen ons af waar we mee bezig zijn. Ik heb de indruk dat u nu van positie gewijzigd bent. Klopt dat? Kunt u ons die uitspraak bevestigen? Kunt u ons garanderen dat uw afwegingen correct zullen zijn in de toekomst?

De voorzitter: De heer De Potter heeft het woord.

Jenne De Potter (CD&V): Minister Turtelboom, ik heb goed naar u geluisterd. Ik heb geleerd dat we bij de berekening van de BIV wel degelijk rekening houden met de reële emissies. Het is belangrijk dat dit duidelijk wordt gecommuniceerd. Dan moeten we zo snel mogelijk zicht krijgen op de mogelijke negatieve effecten op de inkomsten door een verschuiving van de ene naar de andere. Is dat op korte termijn haalbaar?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Ik heb van de heer Janssen en de ministers – ten overvloede – gehoord dat we een onderscheid moeten maken tussen het fraude-schandaal van Volkswagen en de totale uitstoot. Die is in realiteit veel hoger dan bij tests in het kader van de Euronorm. Wat dat tweede betreft, bereikte ons het goede nieuws dat men in 2017 wel de wettelijke uitstootnorm gaat hanteren.

Het klopt dat we dit probleem van de afwijking tussen de tests en de werkelijkheid kenden. Daarom hebben we vanuit dit parlement enkele jaren geleden de wegingsfactoren van de pollutanten in de BIV aangepast. Minister Weyts, niet alleen Greenpeace en Bond Beter Leefmilieu en mevrouw Van Brempt waren op de hoogte. Zelfs wij, in dit parlement, waren op de hoogte van dat verschil. We zijn er toen in geslaagd – de ministers pruttelden wat tegen – om die weging aan te passen. Inderdaad, ja, de vervaldatum was Euro 6. Ik begrijp dat daar nu aan gewerkt wordt. Dat doet mij plezier.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Minister, vorige week vroeg u zich nog af of de MER-rapporten herberekend moesten worden, en vandaag zegt u dat we ons geen zorgen moeten maken. Op de MER-rapporten is er geen effect.

Uit de presentatie van de heer Janssen leren we dat de reële impact van de fraude van Volkswagen nog niet precies in kaart is gebracht. U hebt dat bevestigd. We weten dat nog niet concreet of we hebben toch geen definitief uitsluitsel dat er geen impact zal zijn. Mijn vraag aan u is dan ook duidelijk, minister. Wat gaat u doen? Wat gaat de Vlaamse Regering doen? Ik zou graag willen dat u tot op de bodem uitzoekt wat de eventuele impact van de fraude gaat zijn op de op stapel staande projecten. Projecten waarvan u weet dat ze decennialang impact gaan hebben op de leefomgeving van de omwonenden. *(Opmerkingen van Matthias Diependaele)*

In verband met Uplace moet u binnenkort ...

Neen, er is duidelijk gezegd dat men de impact van de fraude nog niet kent. *(Opmerkingen van Matthias Diependaele)*

U moet een heel belangrijke beslissing nemen. U weet dat u een grote verantwoordelijkheid torst. Ik vraag u om die beslissing nog niet te nemen vooraleer we honderd procent uitsluitel hebben. *(Opmerkingen)*

Jawel, want die gaat uit van berekeningen en prognoses. We moeten zeker zijn dat die prognoses volledig juist zijn, want ze zijn gebaseerd op Europese normen. Wij vragen u als fractie om geen beslissingen te nemen voor we honderd procent zeker zijn dat er geen enkele impact is.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Ik wil graag de ministers bedanken voor hun antwoord, en zeker ook de heer Janssen van VITO voor de technische uitleg.

We moeten dit dus Europees aanpakken. Europa geeft dat zelf aan en vindt dat zelf belangrijk. Kunt u mij zeggen wie de Europese coördinatie doet? Dit hoort bij Leefmilieu maar ook bij Mobiliteit. Wie is er bevoegd voor de fraudezaak of doet die coördinatie?

Ik had verder een opmerking over de WLPT-test, die inderdaad tegen 2017 uitvoering zou krijgen. Ik hoop dat er, zeker vanuit Vlaanderen, druk wordt gehouden op het Europees niveau om effectief die stap te zetten. We kijken er al lang naar uit om dat Europees testniveau bij te sturen.

Minister Schauvliege, ik heb van u vernomen dat u een raadsman hebt aangesteld. Het is mij niet helemaal duidelijk of die raadsman nog een aantal dingen doet in onderzoek of dat de rechtszaak is gestart. Het is misschien interessant om daarbij duiding te geven.

Ik heb ten slotte nog een vraag voor VITO. Ik heb begrepen dat er bij de MER-rapporten gerekend is met de real emissions en dat die marge mee in rekening is gebracht. Worden de gefraudeerde cijfers van Volkswagen ergens in een bepaald model – niet het MER, want dat is mij duidelijk – meegenomen? Er is het MER-rapport, maar er zijn nog veel meer andere gegevens waarmee we rekening moeten houden in verband met de impact op de luchtkwaliteit. Worden die gefraudeerde cijfers in een of andere berekeningsmodel meegenomen, waardoor we vandaag misschien nog niet de omvang van de impact kennen, maar wel mogelijk kunnen concluderen dat er wel degelijk een impact is? Daarbij zou ik graag wat meer duiding krijgen.

Ik wil graag de link leggen naar de berekening voor het NO_x-plafond. Op Europees niveau hebben we een bepaald plafond waaraan we moeten voldoen. Is daar ergens een link met dat gefraudeerd cijfer? Dan weten we namelijk wel degelijk dat er een impact is, al kennen we de omvang ervan misschien nog niet.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik dank u voor de antwoorden.

Minister Schauvliege, u start met te zeggen dat er dingen op een hoopje worden gegooid. Ik voel mij niet aangesproken. Ik kan het onderscheid tussen de twee factoren perfect maken. Sommige anderen, mijnheer Sanctorum, kunnen dat iets minder. Op den duur was het mij niet meer echt duidelijk wat u wel en niet wist. *(Opmerkingen van Hermes Sanctorum-Vandevoorde)*

Eén ding was heel duidelijk: alles was fraude.

Minister, u hebt in de krant in één adem gezegd: "Ons hele beleid is gebaseerd op gegevens die sinds de bekentenis van Volkswagen foutief blijken te zijn. We werden bewust bedrogen en dus moet er mogelijk worden gekeken naar de

milieueffectenrapporten van onder meer Oosterweel.” In één zin, één adem hebt u het dus over foutieve gegevens, Volkswagen, bedrogen, milieueffectenrapporten en Oosterweel. Qua schoolvoorbeeld van op een hoopje gooien, kan dat wel tellen.

U zegt dat we niet veel weten, dat we niet alles weten. Dat is juist. Wat de procedure betreft, begrijp ik dat u zegt dat we nog een en ander moeten nakijken. Maar na de zeer verhelderende toelichtingen van Stijn Janssen van VITO, weten we één ding wel: namelijk dat dit alles 0,0 effect heeft op de MER-procedures.

Ik ben blij dat u zich hier vandaag hebt aangesloten bij die conclusie van VITO. Maar, minister, het ware misschien beter geweest indien u niet eerst als minister ongerustheid had gecreëerd. Ik wil u een ‘friendly’ tip geven, die ikzelf ook altijd toepas: in het vervolg kunt u steeds aan een journalist zeggen dat u eerst zult checken met VITO en LNE en zult terugbellen. Dan zou u nog steeds de kranten halen, maar wel met een juiste communicatie. *(Opmerkingen)*

Mijnheer Stijn Janssen van VITO, hartelijk dank voor uw duidelijke uiteenzetting. De linkerzijde, Groen, zegt niet overtuigd te zijn. Ik wil Groen dan wel vragen duidelijk te zijn. Zeg gewoon waarover het gaat. U zult nooit overtuigd zijn, hoe vaak er hier ook een uitleg wordt gegeven. Het is een zoveelste kapstok die u gebruikt in een poging om een dossier te kelderen, te katapulteren naar het nergens. Dat mag, dat is uw goed recht. U mag dat als oppositiepartij perfect doen. Maar zeg dat dan ook gewoon. Dat heeft minstens het voordeel van de duidelijkheid voor iedereen.

Mijnheer Janssen, ik vind uw uiteenzetting over de studie zeer duidelijk. De gehanteerde modellen evolueren door de tijd. Ze worden constant geverifieerd en gecorrigeerd aan de hand van cijfers en metingen. Op zich is het duidelijk dat die MER-procedures van 2007, 2008, 2009, 2011, 2012, 2013, 2014 altijd verfijnd zullen zijn, conform de laatste inzichten. Dat is maar goed ook. Die van midden 2000 zullen uiteraard geen rekening hebben gehouden met de Euro 6-normen. In de nieuwe modellen of procedures doen we dat uiteraard wel.

Wat ik nog meer geruststellend vond, is dat blijkbaar niet enkel de laatste gecorrigeerde modellen worden gebruikt, maar dat er zelfs een jaar lang – niet enkele weken of maanden – metingen zijn gebeurd langs de snelweg, samen met VMM. Men heeft dan een mooie curve kunnen presenteren, een curve die niet enkel de werkelijkheid benadert, maar zelfs reproduceert. Persoonlijk vind ik dat zeer geruststellend. Ik was ook ongerust na de uitspraken van minstens delen van onze Vlaamse Regering, maar ik ben heel blij dat u hier vandaag de mogelijkheid hebt gekregen om de niet-politieke, maar technische uitleg te geven. Die uitleg stelt mij gerust, waarvoor dank. De andere aspecten zijn en blijven uiteraard zeer verontrustend, maar daarover hebt u collega’s van onze fractie aan het woord gehoord.

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

Jo De Ro (Open Vld): Collega’s, de mensen die in andere commissies mijn betogen over minstens één groot dossier, het Uplacedossier, gehoord hebben, weten dat ik niet de grootste gelover ben in dat dossier. Ik heb nog veel vragen, die hier vandaag niet op tafel liggen. Op de vragen die ik heb ingediend bij minister Schauvliege, heb ik, als gelover in vrij onderzoek van de specialisten, vandaag een duidelijk antwoord gekregen. Daarom haal ik ze nog even aan. Ik hoop dat als ik een foute conclusie trek, de specialist hier aanwezig me tegensprekt.

Op de vraag of Dieselgate een impact heeft op de MER-Uplace, en voor de Antwerpenaren op de MER-Oosterweel, heb ik van u, mijnheer Janssen, heel

duidelijk gehoord dat er vanuit reële uitstoot wordt vertrokken en dat er een model is dat tot uw eigen verbazing zo performant was dat de curve bijna perfect gelijkloopt met de reële metingen achteraf. Op basis van dat model, dat systematisch wordt bijgestuurd, voorspellen jullie voor de komende jaren de dalende curve die we hebben gezien. Dat aspect van het dossier Uplace, als ik het voor mijn eigen streek mag concluderen, is wel duidelijk rechtgezet.

Voor er te veel mensen ja knikken: ik heb hetzelfde fenomeen een paar maanden geleden gezien toen experts een stuk van de MER onderuit haalden, namelijk het stuk rond de mobiliteit en het aantal voertuigen. Dan was er minstens op een andere flank van de toenmalige commissie ook wel twijfel over de experts. Maar we hebben geen keuze als parlement. Ofwel geloven we de experts en wetenschappers, en dan geloven we hen als dat ons uitkomt en geloven we hen als dat ons niet uitkomt. Vandaag zeg ik eerlijk dat ik misschien had gehoopt dat er nog wat extra problemen waren. Dat is mijn persoonlijke mening. Maar vandaag zijn die vragen beantwoord.

Een paar maanden geleden hebben we heel duidelijke antwoorden gekregen van onder andere professor Lauwers en Kobe Boussauw dat er rond een ander stuk van dat MER-rapport heel duidelijk wetenschappelijke twijfel is. Maar ik heb er samen met mijn fractie alle vertrouwen in dat bij de beoordeling van de toekomstige procedures de Vlaamse administratie en de Vlaamse Regering hun werk zullen doen.

Collega's, ik doe dus een oproep naar meerderheid en naar oppositie. Als we wetenschappelijke duidelijkheid krijgen over iets dat Vlaanderen, Europa en de wereld beroert, laten we dan niet dezelfde fout maken die we nu aan de regering verwijten om niet dezelfde lijn te hebben aangehouden door op 30 september en 1 oktober verschillende dingen te zeggen. Ofwel geven we de VITO het vertrouwen dat ze internationaal geniet en zeggen we dat er duidelijkheid is over een bepaald aspect, ofwel geven we dat vertrouwen niet.

Er is nog een vraag waar ik geen antwoord op heb gekregen: heeft de Vlaamse Regering indicaties dat er nog andere autoconstructeurs hetzelfde gedaan hebben? Als dat onderzocht wordt, wie onderzoekt dat dan en tegen wanneer zal dat onderzoek afgerond zijn?

Over het eerste punt, zonder enige deloyauteit, noch naar de mensen die destijds vragen stelden en noch naar de mensen die vandaag vragen stellen, doe ik wel de oproep: als er duidelijkheid is, laat ons dan als parlement ook eens eindelijk die duidelijkheid omarmen. Ik heb dat op een ander moment ook in omgekeerde zin gedaan.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): Minister Weyts, als u mijn vraag grondig had gelezen, dan had u geweten dat mijn vragen over de modellen die gebruikt worden bij de inschatting van de emissies in het kader van Oosterweel, waarbij men Euro 6-normen hanteert, los staan van heel de fraudediscussie. Dat is nogal evident. Het punt is dat doorheen het hele Volkswagenschandaal er nog meer vragen zijn gerezen over de accuraatheid van die modellen.

Ik heb de toelichting van de VITO gehoord. Die was heel duidelijk. Men gaf aan dat men probeert, zeker bij de pronostieken, zo veel mogelijk rekening te houden met gekende gegevens. Bij Oosterweel gaat het over Euro 6-normen. Ik heb hier nog een vraag, aansluitend bij wat collega De Ro vraagt, namelijk meer duidelijkheid. We weten nu op basis van onderzoek dat de modellen die worden gebruikt voor de inschatting van de impact van de Euro 6-norm in de toekomst, zelfs met de correctiefactor, die uitstoot zeer zwaar onderschat wordt. Men verwijst naar onderzoek, onder andere van Transport & Environment. Die zeggen: pas op, er is de herhaaldelijke bevestiging – niet één keer, niet één meting bij

één project – dat de uitstoot van Euro 6 in de gehanteerde modellen zwaar onderschat wordt. Als je dat weet, dan kun je toch niet met een geruststellende boodschap komen en zeggen dat er geen probleem is?

Minister, u hebt nu de wetenschap dat er een onderschatting is, waarbij men zegt dat men vanuit onderzoeken vaststelt dat Euro 6-auto's even slecht scoren als de Euro 4-auto's, terwijl heel de argumentatie bij Oosterweel is opgebouwd op de stelling dat de impact van de luchtkwaliteit minder slecht zal zijn door de technologische evolutie. Minister, als we vanuit onderzoek nu al weten dat die sussende boodschap niet opgaat, dan is het toch wel belangrijk om vandaag al een antwoord te geven op die ongerustheid.

De heer Janssen heeft net aangegeven dat autoverkeer verantwoordelijk is voor 60 procent van de schadelijke uitstoot. We weten bovendien dat het autoverkeer nog gaat toenemen. Dan kun je je toch niet beperken tot de sussende boodschap dat er een correctienorm wordt gehanteerd? Waarom wordt de correctienorm niet bijgesteld? We weten nu dat er een overschrijding is tot zelfs factor zeven. Waarom zegt u niet, minister, dat u er werk van zult maken dat die inschattingen beter en correcter zijn? Want we vatten de realiteit niet.

Mevrouw De Ridder, u zegt dat men de realiteit heeft gemeten met dat project in Affligem. Dat ging over Euro 5, en niet over Euro 6. Dat is dus absoluut geen geruststelling. Er is nu wetenschappelijke bevestiging dat de correctiefactor niet voldoet. Waarom grijpt men dan niet in?

We weten dat de luchtkwaliteit in de Antwerpse regio al zeer slecht is en er volgens de modellen niet op zal verbeteren. Het wordt zelfs onderschat. Wat is de conclusie die u daaruit trekt?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Ik vind het op den duur een beetje vermoeiend, collega's. Het is zeer duidelijk dat wat Volkswagen gedaan heeft, absoluut niet door de beugel kan. Daar zijn we het allemaal over eens. Het is fraude – zelfs al zou het allemaal niet veel effect hebben, maar ik denk wel dat het dat zal hebben – en dat op zich is al voldoende om het vertrouwen van de consument en de overheid geschaad te hebben. Dat is absoluut af te keuren.

Maar ik heb hier het gevoel dat de oppositie hier zo hard op zoek gaat om ook de meerderheid en de regering daar medeschuldig van te maken, dat men elk besef van realiteit gewoon achter zich laat. Wetenschap en oppositie voeren gaan duidelijk niet goed samen. Dat is overduidelijk. De spreker van VITO heeft heel duidelijk aangetoond dat we effectief gebruikmaken van een reële basis voor uitstoot.

Mevrouw Kherbache, u hebt gelijk dat er rond Euro 6 nog een onzekere factor is, maar u vergeet moedwillig het tweede argument van de heer Janssen, namelijk dat diezelfde parameters bij de verschillende alternatieven ingebracht worden. De vergelijkingsbasis is dus dezelfde. Dat blijft gelijk.

Laat ons eerlijk zijn: de wetenschap heeft hier aangetoond dat het goed zit met betrekking tot de MER-procedures. De moeizame zoektocht van de oppositie om de meerderheid en de regering toch maar mee te kunnen aanklagen in dit debacle, vind ik gemeen, flauw en zeer onterecht.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Het debat heeft vele aspecten. Ik wil het niet over de fraude hebben, maar over enerzijds het verschil tussen de werkelijke emissies en de labotests en anderzijds het Oosterweeldossier.

In het MER-rapport voor Oosterweel staat al dat de emissie eigenlijk onderschat wordt. In deelrapport 10, over lucht, staat te lezen dat er een vroegere versie van Mimosa is gebruikt en dat dat betekent dat de gemodelleerde emissies en immissies onderschat zijn. Dat staat daar letterlijk in. Vervolgens wordt ook het argument dat is gebruikt door de heer Janssen en de heer Diependaele, eraan toegevoegd, namelijk dat dat niet zo erg is, omdat het geen invloed zal hebben op de beoordeling van de scenario's, omdat het in alle scenario's op dezelfde manier is meegenomen.

Alleen zijn wij natuurlijk niet alleen bezorgd om een correcte vergelijking tussen die scenario's, maar ook om de absolute waarden die aangeven wat de luchtkwaliteit zal zijn en wat het effect zal zijn op de gezondheid van de mensen in Antwerpen. Het gaat er niet alleen om hoe de verschillende scenario's gemeten worden, maar vooral ook met welke uitstoot en met welke luchtkwaliteit de Antwerpenaar geconfronteerd zal worden.

Het is dan ook gek dat in het MER-rapport zelf al staat dat de emissies fout berekend zijn en dat er geen correctie is gekomen. Waarom is die correctie er niet gekomen, minister Schauvliege?

Mijnheer Janssen, u hebt een grafiek getoond die aangeeft dat uw vroegere prognoses nu in de realiteit bewaarheid blijken. In deelrapport 14 van de MER van Oosterweel staat te lezen dat men uitgaat van een verbetering van de technologie, wat dan ook een verbetering van de luchtkwaliteit zal geven. Maar daar staat dan wel al bij: "We weten wel dat in het verleden die veronderstelde verbeteringen op technologisch vlak toch niet altijd geleid hebben tot de verwachte dalingen van emissies." In dat rapport staat dus dat die positieve invloed van nieuwe technologieën in de regel wat overschat wordt.

Ik zie nu in uw slides dat die prognoses wel correct zijn geweest. Klopt het dan niet wat in dat deelrapport staat? Zijn we dan zo veel verbeterd, dat we vroeger de technologische evoluties wel altijd overschat hebben, maar dat dat nu correcter ingeschat wordt?

De voorzitter: De heer Janssen heeft het woord.

De heer Stijn Janssen, onderzoeker Vlaamse Instelling voor Techno-logisch Onderzoek (VITO): Ik zal beginnen met de vragen van de heer Sanctorum. Het klopt effectief dat Euro 6 een vraagteken blijft, dat is in een aantal tussenkomsten ook al naar voren geschoven. Alle wagens vanaf 1 september moeten vanaf nu voldoen aan die Euro 6-norm. Eigenlijk blijft het vandaag enigszins onzeker wat de uitstoot is van de Euro 6-wagens die nu al rondrijden. Daarvoor worden momenteel al de eerste meetcampagnes gevoerd. De vraag rijst ook wat die realworldemissie dan zal zijn in 2020. Dat zijn twee verschillende zaken, want de Euro 6 zal nu waarschijnlijk lopen tot ongeveer 2019 of 2020, als Euro 7 er misschien ooit aankomt. Ook gedurende de looptijd kunnen nog verschillen optreden. Dat hebben we gezien in de Euro 5 bijvoorbeeld, want die werd ook systematisch aangepast. Er is nog een hele batterij naverwerkingstechnologie op komst die mogelijk op die auto's kan worden geïmplementeerd om al dan niet in 2017 die normen te halen. We zouden die correctiefactor of conformityfactor nu al kunnen inschatten, maar het is nog onzeker wat die in 2020 zal zijn.

Ik heb proberen aan te tonen dat we Euro 4 en Euro 5 veel beter in de vingers hebben. Dat blijkt ook uit onze ATMOSYS-campagne die gelopen heeft in 2012-2013. Toen was er nog geen Euro 6, de bulk was toen Euro 3, 4 en 5. Die campagne toont aan dat we die Eurocorrectiefactoren, of conformityfactoren wel goed in de vingers hebben.

Rond Euro 6 bestaat er inderdaad onzekerheid. Ik denk dat we dit fair moeten toegeven. Ik lees ook die ICCT-rapporten van Transport & Environment, die

meetcampagnes worden uitgevoerd op de wagens die nu rondrijden en die factoren schieten inderdaad alle kanten uit. Ik denk dat het net de sterkte van het COPERT Consortium is dat al die analyses in heel Europa worden uitgevoerd. Er zijn een aantal vooraanstaande instituten, zoals TNO in Nederland, Graz in Oostenrijk en JRC in Italië en het onderzoeksinstituut van de Commissie zelf die daarin een voortrekkersrol spelen. Er zijn nog veel andere instanties die ook die metingen uitvoeren. Ik denk dat het net de kracht van COPERT is dat ze een consensus willen vinden rond al die verschillende veldtesten. Want die zijn, voor alle duidelijk, niet gestandaardiseerd, het zijn eigenlijk bijna wetenschappelijke experimenten op zich. Ze nemen daarvoor auto's die volsteken met meetapparatuur en stippelen dan zelf trajecten uit waar ze die verschillende condities kunnen nabootsen. Dat gebeurt op een redelijk ongestructureerde manier. COPERT zelf zet daarnaast nog een aantal testen op rijbanen zelf, waar ze wel volgens veel realistischere rijcycli de testen nabootsen. Ik denk dus dat het net de kracht van COPERT is dat zij een stuk de Europese referentie vormen en al die uitschieters naar links en rechts ietwat proberen te aggregeren en er een Europese consensus voor te vinden. Dat maakt het voor ons alleszins ook wat comfortabeler en waardevoller om ons eerder op COPERT te baseren dan op één rapport van één specifieke instantie verder te gaan. Dat heeft alleszins in het verleden zijn diensten bewezen, want voor COPERT 4, COPERT 5 hebben die correctiefactoren wel bewezen correct te zijn. Dat bewijst onder andere onze eigen ATMOSYS-campagne, aan de E40, maar ook in andere landen is duidelijk aangetoond dat zij eigenlijk wel met de werkelijkheid overeenkwamen.

Euro 6 kent een lange geschiedenis. In de prognoses teruggaande tot 2011, 2012, in MIMOSA 1, MIMOSA 2 zaten al prognoses voor Euro 6. Op dat moment maakte de Commissie zich sterk dat ze die norm zou kunnen afdwingen. In 2012 was het een heel duidelijke stelling van de Europese Commissie dat ze die discussie met de automobiellindustrie zou aangaan en de Euro 6 echt zou kunnen afdwingen. Op dat moment was dat onze beste inschatting. Achteraf is inderdaad gebleken dat daar toch correctiefactoren op moesten komen, in MIMOSA versie 3 is dan naar de fameuze correctiefactor 3,6 gegaan en dan hebben we in MIMOSA 3 een realworldemissie van ongeveer 0,3 gram per kilometer opgenomen.

De vraag rijst of die factor bijgesteld zal moeten worden. Ik denk dat wel, er zullen de komende maanden, de komende jaren meer veldtesten van Euro 6 worden uitgevoerd, er zal nieuwe technologie op de markt komen die de constructeurs zullen gebruiken. We zullen daar hoe dan ook op moeten anticiperen. Wat de MER's betreft, voeren we momenteel de discussie met LNE – want de project-MER Oosterweel wordt nu opgestart – over welke correctiefactor we daar zullen hanteren. Die modelberekeningen zullen de komende weken op onze computers draaien, we bespreken nu al met LNE wat de beste inschatting is. We baseren ons daar opnieuw op COPERT. Dat heeft LNE ook al gezien. Want onder andere de rapporten die u citeert, worden meegenomen in die evaluatie en de komende dagen en weken zullen we beslissen waar we afkloppen en gaan we naar een nieuwe modelversie, MIMOSA 4.4. Dit illustreert ook enigszins de manier waarop we werken en ook de enige manier waarop we kunnen werken. We moeten nu beginnen te rekenen aan het project met Oosterweel, we moeten nu een getal in dat model steken. Als binnen een paar maanden blijkt dat de Commissie ineens de automobiellindustrie zo hard kan forceren dat ze die cyclus in 2017 al volgend jaar kunnen implementeren, zullen wij weer moeten volgen en aanpassen. Daar proberen wij de wetenschap te volgen en de inzichten in heel Europa zo snel mogelijk te implementeren. Dat vraagt wel wat tijd, want die rapporten moeten worden geanalyseerd. De validatiestap met LNE vinden wij heel belangrijk, het bewijst dat wij inderdaad niet gewoon zelf beslissen maar dat er een administratie is die daar ook naar nog naar kan kijken en beslissen om er samen mee verder te gaan. Dat moet dan in de modellen worden geïmplementeerd, en dat vergt enige tijd.

Ik weet niet of de vraag of de MER nog juist is, door mij moet worden beantwoord. Op dat ogenblik werd alleszins gerekend met de best beschikbare cijfers. In de methode die we toepassen en met het bestuderen van de verschillen proberen we de onzekerheden daarin zo klein mogelijk te houden. Dat is de best mogelijke manier. Ze is niet door ons uitgevonden, maar wordt internationaal erkend. Op die manier moet men aan impactbeoordeling doen. Die werd naar best vermogen uitgevoerd.

Sta me toe ook een antwoord te geven met betrekking tot de representativiteit van de meetcampagne. Ik zou een groot exposé kunnen houden over al onze validaties. Uiteraard hebben we die ook in steden gedaan. We hebben een uitgebreide campagne gedaan in Antwerpen, waar we op vijftig punten metingen hebben gedaan en ons model hebben gecheckt. Dat hebben we eveneens in Gent gedaan, waar heel wat bezorgdheid heerst over de Kanaalzone en de luchtkwaliteit.

Die modellen worden niet alleen gevalideerd op snelwegen. Ik dacht dat het relevant was in deze commissie het snelwegfiguur te tonen, omdat die aan de orde is in de grote MER's, maar die modellen worden wel degelijk ook in de stedelijke omgeving op hun performantie getoetst.

Op de vraag of de fraude van Volkswagen al dan niet werd opgenomen, kan ik volgend antwoord geven. Aangezien we via een omweg terugrekenen en uitgaan van echte metingen, niet de onze maar die van heel wat Europese instanties, beschikken we wel degelijk over de real world emissions van Euro 5 in onze modellen. Als Volkswagen effectief heeft gefraudeerd met Euro 5 en hogere emissies, dan werden die opgenomen in het wagenpark waarop de metingen werden gedaan en werden ze in de correcties verwerkt. Wat dat betreft, kan ik u dus geruststellen: impliciet zit de frauduleuze uitstoot van de Volkswagens in onze modellen. Dat bewijst meteen waarom we de meetcampagne aan de E40 zo goed konden voorspellen. Dat jaar zullen er ongetwijfeld ook Volkswagens voorbijgereden zijn en die zullen hun impact hebben gehad. Een deel van de gemeten uitstoot zal van die Volkswagens zijn. We zouden dat in detail kunnen becijferen als we over meer specifieke cijfers beschikken.

Tot slot een antwoord met betrekking tot de twee citaten uit de MER-Oosterweel. Ik kan me er gemakkelijk vanaf maken door mee te delen dat wij die teksten niet hebben geschreven, maar alleen data hebben aangeleverd en dat alleen onze modellen zijn gebruikt. Toch wil ik er het volgende aan toevoegen.

De Europese Commissie ging ervan uit die strenge Euro 6-norm te kunnen afdwingen. Die werd dan 'ingeklikt' in een emissiemodel, waarmee berekeningen zijn gebeurd. Einde 2013 is gebleken dat die norm toch niet zou kunnen worden gehaald. Ik herinner me uitspraken van Tom Verheye, een van de topfunctionarissen bij het directoraat-generaal Milieu, in dat verband. Hij voelde zich bijzonder gefrustreerd. Hij had namelijk gehoopt de automobielsector door de invoering van de nieuwe testcyclus eindelijk tot die norm te kunnen dwingen. Ze hebben hun slag niet helemaal thuisgehaald en de testcyclus zou naar later worden geschoven, dus niet in 2015, maar in 2017.

Op dat ogenblik waren er nog geen wagens volgens de Euro 6-norm, met uitzondering van enkele prototypes. In de laatste versie werden de emissies opgeschaald, maar wat die in 2020 gemiddeld zullen zijn blijft voorlopig moeilijk te voorspellen. Dat is mede afhankelijk van hoe strikt die nieuwe testcyclus kan worden afgedwongen en of er voldoende nieuwe technologie zal zijn om de autoconstructeurs vroeger te dwingen die lagere normen te halen.

Daarnaast moeten we vaststellen dat de technologische vooruitgang niet altijd gebracht heeft wat men ervan verwachtte. In een grafiek zou ik kunnen aantonen dat de Euro 3, 4 en 5 op hetzelfde niveau blijven, hoewel de norm daalt.

Het aanvoelen is echter dat de Euro 6 van alle wagens gemiddeld wel zakt, misschien nog niet naar de 0,08 gram, maar alleszins is een kentering vast te stellen. De daling volstaat wel niet om het luchtkwaliteitsprobleem in Vlaanderen op te lossen, maar de technologische vooruitgang begint nu wel vruchten af te werpen. Uit mijn grafieken blijkt alleszins dat alle prognoses verminderen. Over de omvang van die vermindering moeten we de internationale literatuur en COPERT raadplegen.

Ik hoop hiermee een afdoend antwoord te hebben gegeven.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik dank de heer Janssen voor zijn deskundige en duidelijke uitleg. Ik dank ook collega De Ridder voor haar tip inzake persrelaties. Zij heeft ter zake ongetwijfeld veel ervaring, die ik zeker zal meenemen.

Blijkbaar beschikken bepaalde collega's over een glazen bol. Ik ben geen Madame Soleil en ik heb gemerkt dat VITO dat evenmin is. Op de dia op bladzijde 4 van VITO lees ik immers: "We weten niet wat de impact voor Vlaanderen is van de fraude die gebeurd is bij Volkswagen." Dat baart me zorgen en daarover wens ik verder onderzoek te doen. Wat is het effect van die fraude op de luchtkwaliteit? Wat is het effect van die fraude op de volksgezondheid? Wat is het effect op onze natuurmodellen, het luchtkwaliteitsplan en op onze instandhoudingsdoelstellingen? Het is dan ook niet meer dan logisch dat we dat effect laten onderzoeken.

Als dat op termijn wordt aangetoond, moet vervolgens worden nagegaan of dat effect significant is. Haalt het al onze modellen onderuit of is het verwaarloosbaar?

We kunnen nog geen duidelijkheid geven. Dat herhaal ik nogmaals. Daarom heb ik ook gezegd niet over een glazen bol te beschikken. We zijn immers afhankelijk van bijkomende informatie van Volkswagen: wat heeft het gesjoemel ingehouden en wat betekent dat concreet voor die wagens?

Pas dan kunnen we onderzoeken wat het effect op het terrein is op het vlak van volksgezondheid en luchtkwaliteit. Dit is trouwens wat VITO hier bevestigd heeft.

Het onderzoek zal op twee vlakken verlopen. Allereerst moeten we informatie van Volkswagen afwachten die heel binnenkort zal worden vrijgegeven. Daarnaast zullen we op twee sporen werken.

Ten eerste, het Europese spoor. Aan de ene kant wordt hieraan ook gewerkt door de Europese Commissie en aan de andere kant wordt dit dossier ook opgevolgd in verschillende Europese lidstaten. Het wordt ook besproken in diverse raden, zoals deze voor Leefmilieu, en door experts. Met andere woorden, het wordt ook tussen de verschillende lidstaten onderling opgevolgd.

Ten tweede, het Vlaamse spoor. Ik heb daarnet al gezegd dat we de nodige stappen hebben gezet. We hebben een raadsman aangesteld, professor Verstraeten, teneinde het effect in kaart te kunnen brengen, mogelijke schade vast te stellen en te onderzoeken of we die kunnen verhalen op wie gesjoemeld heeft met de uitstoot van wagens.

Als ik me ervan af had gemaakt met te zeggen dat ik er geen last van heb, dat er is gesjoemeld maar dat dit geen enkel effect heeft in Vlaanderen, zou ik heel wat kritiek over me heen hebben gekregen, onder meer als zou ik als minister van Leefmilieu niet geïnteresseerd zijn in luchtkwaliteit.

Ik denk dat het maar terecht is dat we het gesjoemel met die auto's niet pikken en dat we de effecten daarvan goed in kaart brengen. Het is terecht dat we kijken wat Volkswagen zegt en hoe we dat kunnen doorrekenen voor de effecten op al die

vlakken die ik daarnet heb opgesomd in Vlaanderen. Het is goed dat we onze rechten veiligstellen en er op die manier voor zorgen dat we, als die schade er is, als er een significant effect is, die schade voor Vlaanderen kunnen verhalen op wie verantwoordelijk is voor het gesjoemel. Dat is wat ik als minister van Leefmilieu wil doen. Dat is ook waar de Vlaamse Regering achter staat. Dat is wat correct is.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Remen, u vraagt of er geen nood is aan een Europese instantie inzake homologatie. Mogelijk vormen de wijziging van de regelgeving en het komen tot de WLTP daartoe een opstapje. Zelf ben ik vooral vragende partij om, misschien in eerste instantie buiten de typevoertuigen, meer te gaan naar een Europese uniformiteit. Vandaag worden wij vooral geconfronteerd met een achterstand inzake homologatie op het vlak van de niet-typevoertuigen, voertuigen die niet in serie zitten. De aangepaste voertuigen worden dan wel in het buitenland, de lidstaten of de buurlanden gehomologeerd, maar worden vervolgens niet automatisch gehomologeerd en aanvaard door andere lidstaten. Dat veroorzaakt een flessenhals en wat virtuele filevorming.

Mijnheer Sanctorum, u verwijt mij dat mijn woordvoerder zei dat we Volkswagen zouden benaderen, een onderzoek starten en dan eventueel autotesten. Dat lijkt mij een rationele cascade, een logische volgorde. Ik heb u gezegd dat we bezig zijn met het onderzoek. Volkswagen benaderen is gebeurd. En dan eventueel autotesten: dat lijkt mij de logische sequentie. Ik zou niet weten wat u anders ter zake kunt voorstellen.

Mevrouw Kherbache, u zegt dat uw vragen losstaan van de dieselfraude. Ik dacht nochtans dat dat het onderwerp was van de hele discussie. Uiteindelijk grijpt u dit gewoon aan om nog eens de verdachtmaking te starten van de Oosterweelverbinding. Ik weet niet waarom u mij de vraag stelt of ik misschien voorstander ben van die Oosterweelverbinding. De regering is dat, conform het regeerakkoord.

U zegt dat die MER toch nog een klein beetje verdacht is. Dat is nota bene de MER die begin 2014 is goedgekeurd door de regering waarvan u deel uitmaakte. Het is een MER ten aanzien van een tracé dat u volmondig ondersteunde. Die MER is daar gevalideerd. Waarom u daarvoor met een beschuldigende vinger in mijn richting wijst, ontgaat mij dus ook.

Ten gronde is de boodschap nu toch wel zeer duidelijk gemaakt door het VITO. Qua Euro 4 en 5 zegt VITO overduidelijk dat de modellen die gehanteerd worden en de toetsing aan de reële gegevens volledig steek houden en goed zitten.

U zegt dat Euro 6 er misschien voor een ietsiepietsie beetje bij betrokken was, niettegenstaande dat het in het beginstadium zit. Daarom is volgens u die MER-procedure verdacht. Dat is uw these. De boodschap van VITO is echter duidelijk: er wordt gewerkt met de meest geactualiseerde wetenschappelijke modellen. Die worden nog voortdurend geactualiseerd. Verder worden die ook getoetst aan reële metingen. Dat is de wetenschap. Dat noemen we vooruitgang. Wat we niet zullen doen, is die vooruitgang hanteren om ervoor te zorgen dat we achteruitgaan op het vlak van de aanpak van de Antwerpse mobiliteit. Dit is de enige weg die men kan volgen, de enige wetenschappelijk onderbouwde weg die men volgt. Men doet dat goed. Ik denk dat VITO ook op dat vlak vandaag pluimen heeft verdiend. *(Opmerkingen)*

De voorzitter: Minister Turtelboom heeft het woord.

Minister Annemie Turtelboom: Ik ben blij met de deskundige uitleg van VITO, waaruit blijkt dat prognoses en ramingen nooit 100 procent zeker zijn. Dat lijkt mij

in die woorden te zijn vervat. Maar goed, ik merkte op een bepaald moment dat daarover een zekere twijfel kon bestaan bij sommige leden van deze commissie.

Er was nog een vraag naar de timing. Wij wachten het onafhankelijke Europese onderzoek af dat op dit moment loopt en waarover vandaag een highlevel-vergadering plaatsvindt. Het is dus heel moeilijk om er een timing op te kleven. We moeten daarop wachten om te weten wat de effectieve impact is. Belangrijk is wel dat we al rekening houden met die 'real driving emissions'. We zullen dat nu bij de vergroening ook inbrengen voor de Euro 6-norm. We zullen ook alle categorieën nog eens extra vergroenen op luchtvervuiling en CO₂.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Er wordt in deze commissie natuurlijk een hele machinerie in gang gezet om zo veel mogelijk aan te tonen dat er niets aan de hand is wat dieseluitstoot en het milieueffectenrapport betreft. Minister Weyts, u bent daar de verpersoonlijking van, samen met de heer Diependaele.

Mijnheer Diependaele, u sprak daarnet over wetenschap. Ik heb daarnet de wetenschap gehoord in antwoord op mijn vraag over de impact van de werkelijke uitstoot van Euro 6 op de MER. Vandaag weten we dat niet. De wetenschap zegt het niet te weten, en u lacht, minister. Ik vind dat ongelooflijk straf. De partijen die de grote wetenschap claimen, beginnen te lachen als er iets wetenschappelijks wordt gezegd. Dat vind ik behoorlijk straf. *(Opmerkingen)*

Het mag wetenschappelijk worden gecorrigeerd. Het staat u vrij. Niemand? We kennen vandaag de impact van de werkelijke uitstoot van Euro 6-wagens niet. *(Opmerkingen van Annick De Ridder)*

Voilà, dat was mijn punt. We moeten inderdaad herberekenen. De grote projecten die extra mobiliteit veroorzaken, zijn inderdaad aan herziening toe. Ik pleit er niet voor om plots al deze projecten van de tafel te vegen. Daar gaat het niet over. *(Opmerkingen)*

Ik heb uiteraard een mening over een aantal van die projecten. Als je dit correct benadert, dan zie je dat er een mogelijke onderschatting is van de impact op de luchtkwaliteit van de extra wagens door die grote projecten. Minister Weyts, het zou dan ook correct zijn om dat te erkennen en niet in de lach te schieten als de wetenschap vandaag zegt het niet te weten. Dat is mijn voornaamste reactie op uw antwoord. Ik vind het straf dat u als minister van Mobiliteit het allemaal nogal gemakkelijk opneemt. U zult wel zien, er zal buitenlands onderzoek zijn en af en toe zult u een klets geven richting commissie die wat hilariteit veroorzaakt. De realiteit is dat 62 procent van de wagens in België dieselwagens zijn. Die wagens hebben een te hoge uitstoot. Dat heeft ongetwijfeld een impact op de luchtkwaliteit. Dan verwacht ik een Vlaamse Regering die het heft in handen neemt, zowel Europees als in Vlaanderen.

Minister Schauvliege, ik ben blij dat u toch blijft hameren op de noodzaak van een juridische procedure. Ik wil u daarvoor feliciteren. U schuift daarmee de kritiek van uw partijgenoot Kris Peeters van tafel. U hebt gelijk. Minister Weyts, ik hoop dat de Vlaamse Regering zal volgen. Ik hoop dat als er daadwerkelijk een proces wordt opgestart tegen Volkswagen, er geen minister Weyts zich in de kranten zal afvragen of het eigenlijk wel nodig is om naar het gerecht te stappen en een proces op te starten. Ik hoop dat dit niet zal gebeuren. Ik hoop dat er daadwerkelijk een proces wegens deze fraude zal worden opgestart.

Minister, u bent minister van Mobiliteit en ik hoop dat u eindelijk werk wilt maken van duurzame mobiliteit die de luchtkwaliteit zal verbeteren in plaats van verslechteren.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik heb van de heer Janssen van de VITO een duidelijk antwoord gekregen op de vraag in welke mate de fraude al dan niet een impact heeft gehad op het realworldmodel, zoals het wordt doorgerekend in de MER's. U hebt gezegd dat er geen impact is, en ik geloof u. Er is geen enkel probleem, mijnheer Diependaele, om vanuit de oppositie de wetenschap te geloven.

Men moet echter geen wetenschapper zijn om in te zien dat minister Schauvliege wel iets anders blijft beweren. Minister, u hebt gezegd dat u Madame Soleil niet bent. Er zijn een aantal evidente zaken waarvan de toekomst niet kan worden voorspeld, bijvoorbeeld met betrekking tot Euro 6. U blijft heel expliciet de onzekerheid linken aan het fraudeschandaal, terwijl door VITO en de twee andere ministers duidelijk wordt gezegd dat er geen enkele reden is om te twijfelen aan de bestaande MER's om de eenvoudige reden dat het fraudeschandaal geen impact heeft op de reële metingen. Blijft u bij uw uitspraak van 30 september waarin u hebt gezegd: "Ook wij vragen ons af of er herberekeningen nodig zijn?" Of onderschrijft u de stelling van uw collega-ministers dat die niet nodig zijn?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Er zijn verschillende elementen in dit debat. Ik heb het gevoel dat het het laatste halfuurtje nog enkel gaat over de MER-procedure. Wat dat betreft heb ik kunnen vaststellen dat in Vlaanderen momenteel de beste beschikbare techniek die voorhanden is, wordt toegepast. Van heel veel zaken weten we dat de wetenschap ons in de toekomst misschien nog andere dingen zal leren. Vandaag wordt de beste beschikbare techniek voor de MER toegepast, zoals de spreker van VITO toelichtte.

Ik ben er wel ongelooflijk over verbaasd dat een minister van Leefmilieu in een eerste reactie niet mag aangeven dat ze zich vragen stelt en eerst een aantal dingen wil checken alvorens verder te gaan. Dat was de communicatie. De minister was eerst voorzichtig en wil dan een conclusie trekken, zoals van leden van dezelfde partijen die nu een reactie geven, vaak de roep is. De commissie kan door de toelichting die is gegeven, stellen dat de MER gebeurt met de beste beschikbare techniek, met de kennis en ervaring die we vandaag hebben. Ik ben ook benieuwd naar de toekomst, maar daar zullen we vandaag geen antwoord op krijgen.

Voorzitter, ik neem vandaag voornamelijk het woord omdat ik niet alleen geïnteresseerd ben in de MER en in de grote infrastructuurprojecten. De luchtkwaliteit en de hele kwestie betreft meer dan alleen de MER en de grote infrastructuurprojecten.

Ik wil mijn vraag van daarstraks aan de mensen van VITO nog even herhalen. Ik begrijp dat ze er daarnet niet toe zijn gekomen. De frauduleuze cijfers die bij Volkswagen het resultaat zijn geweest, worden die elders in bepaalde modellen gebruikt waarmee Vlaanderen vandaag rekening houdt bij het beleid of andere zaken? Met andere woorden, is er daadwerkelijk een reële kans, los van de impact, zoals ik daarstraks heb gezegd, dat die frauduleuze gegevens wel degelijk ergens een effect zullen hebben op de manier waarmee Vlaanderen met de luchtkwaliteit omgaat, of op beleidsmaatregelen? Moet er dan in de toekomst niet nauwgezet worden bekeken of er eventuele beleidsbijstellingen vanuit Mobiliteit nodig zijn? Daarover zou ik graag nog een toelichting krijgen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik wil me aansluiten bij collega Rombouts. Het is vandaag nu echt wel duidelijk geworden dat men wat de MER betreft op de best

mogelijke manier omgaat met modellen en metingen: heel omzichtig, steeds met de meest recente modellen, ook in samenwerking qua cijfers en metingen met de VMM, ook wat de verificatie door LNE en VITO zelf betreft. Dat stelt gerust. De hier getoonde curves bevestigen opnieuw een en ander. In die zin ben ik volledig gerustgesteld.

De pogingen die men blijft doen om via deze kapstok nu heel de procedure opnieuw in vraag te stellen, zijn stilaan vermoeiend aan het worden. Collega Rzoska gaat nu net lopen, maar die slaagt er meestal wel in om een enigszins wetenschappelijk en genuanceerd beeld te brengen. Ik moet echter zeggen dat de debatten op deze manier wel lichtjes ridicuul worden.

Bekijken we alle MER-procedures in het verleden: men vertrekt altijd van een best beschikbaar model, men doet dat in alle openheid en met de beste bedoelingen. Men heeft in het midden van de jaren 2000 ook geen rekening gehouden met de modellen die op dat moment werden uitgerekend. Men heeft echter onmiddellijk bijgestuurd vanaf het ogenblik waarop de eerste metingen konden gebeuren. Ik kan me inbeelden, en dat is hier ook bevestigd, dat men ook in de project-MER misschien verfijningen opneemt, van nieuwe cijfers en nieuwe metingen die men heeft.

Er werd gezegd dat dit momenteel met LNE wordt bekeken. Zo wordt er gewerkt. Men moet dus ophouden met telkens opnieuw een kapstok te vinden om het stokpaardje naar voren te brengen dat Oosterweel weg moet. Ik zal u vertellen wat het grootste negatieve effect zou hebben voor heel de Antwerpse mobiliteit. Ik zal u vertellen wat het grootste negatieve effect zou hebben voor de leefbaarheid. Ik zal u vertellen wat het grootste negatieve effect zou hebben voor de uitstoot en dergelijke meer. Dat is namelijk: niets doen. Als we nu met alles terug naar af worden gestuurd, met telkens opnieuw uw pogingen daartoe, dan zal er niets gebeuren, niet voor de Antwerpse mobiliteit, niet voor het oplossen van de files en ook niet voor de zo belangrijke leefbaarheid die daarmee gepaard moet gaan.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp-a): Mijnheer Janssen, u hebt een antwoord gegeven op mijn vraag. U hebt mijn vraag ook duidelijk begrepen. Mijnheer Diependaele, ik heb dus genoteerd dat men bij de opmaak van de project-MER rekening zal houden met al het wetenschappelijke bewijsmateriaal dat beschikbaar is om de correctiefactoren en dus de onderschatting zo veel mogelijk bij te sturen.

Minister Weyts, tot driemaal toe blijft u Oost-Indisch doof voor mijn vraag. Noch op papier, noch in mijn uiteenzettingen heb ik het gehad over tracés, over de lopende MER-procedure. Nergens! Wat ik heb gezegd, en daar ga ik ook mee afsluiten, is dat er terecht ongerustheid is over de negatieve gezondheidsimpact van het verkeer. Ik zal het zo simpel zeggen. We weten ook dat die impact zelfs wordt onderschat. Dat bewijzen de berekeningsmodellen. We weten ook dat het verkeer de komende jaren zal toenemen. Mijn vraag was: wat gaat u daar vandaag aan doen? We zijn immers bekommerd om die gezondheidsimpact. Mevrouw De Ridder, dat is niet stilzitten, en dat is niet Oosterweel uitvoeren, want dat zal de luchtkwaliteit niet verbeteren. Minister, u zult snellere maatregelen moeten nemen. Anders – noteer dat maar – zullen wij in de opvolging van dit dossier aangeven dat, met alle wetenschappelijke gegevens die we nu hebben, niet ingrijpen schuldig verzuim is.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Voorzitter, collega De Ro heeft ons moeten verlaten voor een meerderheidsoverleg. Het is niet aan mij om een

conclusie te trekken uit het debat van vandaag, maar voor mijn fractie is die conclusie dat eigenlijk vooral minister Schauvliege nog werk heeft, en dat het duidelijk is dat de impact van Dieseldgate veeleer beperkt is wat de overige ministers betreft. VITO heeft duidelijk gemaakt dat er rekening is gehouden met de reële uitstoot. Ongeacht of er al dan niet frauduleuze cijfers zijn, dit is gewoon wat er is. Dat is een geruststelling.

Dan is er het debat over de vraag of die Euro 6-norm voor diesel nu een fictieve norm zal zijn. Wel, collega's, ze zal alleszins niet slechter zijn dan Euro 5 of Euro 4, lijkt me. Ik wil dus zeker en vast verder met u blijven ijveren om in de toekomst de normering zo dicht mogelijk bij de reële uitstoot te krijgen. Dat lijkt me iets waar iedereen hier achter staat. Dat gebeurt het best op een zo groot mogelijke schaal, maar dat heeft natuurlijk niet zo heel veel te maken met deze affaire.

De impact op de MER is duidelijk gebleken. Minister Turtelboom heeft geantwoord wat de fiscaliteit betreft. Het is moeilijk in te schatten wat de mensen zouden hebben gedaan indien ze zouden hebben geweten dat hun auto meer uitstootte dan die dat op papier deed. Ter zake hoeven we ook verder geen actie te ondernemen. Daarmee is het debat voor mij helemaal rond.

Minister Schauvliege, ons land, onze regio moet een doelstelling qua uitstoot van diverse pollutanten halen. Er worden van diverse sectoren inspanningen gevraagd. Als er dan binnen één sector een slechte leerling is, of iemand die bewust fraudeert, dan kan en moet de overheid wat dat betreft actie ondernemen, en dergelijke bedrijven de les spellen. Het is natuurlijk wel relevant om dat te weten.

Het kan niet zijn dat wanneer andere sectoren en bedrijven hard hun best doen om onder die normen te geraken, er dan één mee weg probeert te geraken. Wat dat betreft: 'to be continued'. Wij kijken uit naar de stappen de regering ter zake zal kunnen zetten.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Ik had graag nog een antwoord gekregen op mijn technische vraag, die daarnet nog niet beantwoord kon worden.

De heer Stijn Janssen, onderzoeker Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO): Ik kan u geruststellen. Mijn team levert de modellen en de basisdata voor heel wat berekeningen met betrekking tot de luchtkwaliteit, of dat nu over stedelijke luchtkwaliteitsplannen gaat, zoals in Antwerpen en Gent, of over de Programmatorische Aanpak Stikstof. Wij maken daarbij steeds gebruik van dezelfde emissiemodellen, de fameuze MIMOSA-versies, ik heb ze voor u opgesomd, die systematisch worden bijgesteld.

De fraude van Volkswagen betreft Euro 5. We zijn vertrokken van de realworld-metingen. De emissiefactoren zijn gecorrigeerd. De ATMOSYS-validatiecampagne loopt nog. Tal van andere hebben aangetoond dat we die correctie alleszins goed mee hebben. Dus voor dingen buiten MER's kunnen we volgens mij redelijk gerust zijn, bijvoorbeeld met het oog op PAS. Voor actieplannen op stedelijk niveau en voor kaarten die we gebruiken om bijvoorbeeld blootstellingscijfers te maken die LNE of VMM op jaarlijkse basis aan de commissie moeten rapporteren, gebruiken we ook altijd hetzelfde modellenpatrimonium. En ze zitten zeker ook verwerkt in cijfers voor actuele vaststellingen en in de aanmaak van actuele luchtkwaliteitskaarten. Hetzelfde MIMOSA-model wordt door LNE ook gebruikt om globale emissiecijfers voor Vlaanderen op te stellen die dan in onderhandelingen rond NEC worden gebruikt, het betreft ook dan de realworldemissies.

De voorzitter: De interpellatie en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.