

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



Zitting 2006-2007

12 februari 2007

VERSLAG VAN DE VLAAMSE REGERING

Vlaamse vinger aan de Europese pols

Overzicht van voor Vlaanderen belangrijke EU-dossiers in 2006

Juli 2006

GEDACHTEWISSELING

**over Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent,
tussentijdse evaluatie van het witboek Vervoer van 2001 van de Commissie**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Frans Peeters**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn,
Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;
de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan
Sauwens;
de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;
de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer
Marc van den Abeelen.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren
Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe,
Jan Verfaillie;
de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen.

Toegevoegde leden:

de heer Eloï Glorieux;
de heer Jan Peumans.

Zie:

51 (2006-2007)

- Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nrs. 2 tot 4: Verslagen over gedachtewisselingen

INHOUD

	Blz.
I. TOELICHTING DOOR EEN VERTEGENWOORDIGER VAN DE EUROPESE COMMISSIE	4
1. Toelichting	4
2. Bespreking	7
II. COMMENTAAR VAN PROFESSOR STEF PROOST (CENTRUM VOOR ECONOMISCHE STUDIES KULEUVEN).....	8
1. Toelichting	8
2. Bespreking	9
III. COMMENTAAR VANUIT DE TRANSPORTSECTOR (VRACHTWAGENS)	11
1. Toelichting door UPTR, Febetra en SAV	11
2. Bespreking	13
IV. COMMENTAAR VANUIT HET SPOOR.....	15
1. Toelichting door mevrouw Marie-Ghislaine Henuset, manager Internationale Zaken, NMBS- holding	15
2. Bespreking	16
V. COMMENTAAR VANUIT DE SECTOR VAN DE BINNENVAART – TOELICHTING DOOR DE HEER LEO CLINCKERS, GEDELEGEERD BESTUURDER WATERWEGEN EN ZEEKANAAL.....	17
VI. COMMENTAAR VANUIT HET BELEID	19
1. Toelichting door minister Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	19
2. Bespreking	20

DAMES EN HEREN,

In het kader van de besprekingen van de Vlaamse vinger aan de Europese pols, besprak de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op dinsdag 23 januari 2007 de tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Europese Commissie.

Naast een vertegenwoordiger van de Europese Commissie en professor Stef Proost, werden vertegenwoordigers van de verschillende vervoerssectoren (vrachtwagens, spoor en binnenvaart) gehoord.

I. TOELICHTING DOOR EEN VERTEGENWOORDIGER VAN DE EUROPESE COMMISSIE

1. Toelichting

De heer Vincenc Pedret Cusco, adjunct-diensthoofd van de dienst Economische analyse en impact assessment van het directoraat-generaal Energie en Transport van de Europese Commissie: Ik was betrokken bij de ontwikkeling van het transportwitboek in 2001 en nu opnieuw bij de midterm-review (MTR) van hetzelfde witboek.

De principes van het gemeenschappelijke transportbeleid staan in het verdrag. Het voornaamste objectief is de interne markt zo bij te schaven dat de vrije levering van de transportservices op een niet-discriminerende wijze verzekerd wordt, niet-discriminerend voor operatoren van andere lidstaten. Daarom houden we een oog op de eerlijke mededinging, subsidies, de werkomstandigheden enzovoort.

Een ander aspect van het beleid, vastgelegd in Maastricht, is het ontwikkelen van trans-Europese netwerken (TEN). De unie beschikt ook over bevoegdheden in verband met veiligheid, het milieu en de werkgelegenheid. Ze houdt altijd rekening met principes zoals de integratie van de vervoerswijzen.

Het doel van het witboek van 2001 was de verkeerscongestie (1 percent van het BBP), ongelukken en de uitstoot van CO₂ tegengaan, zonder de economische groei te hinderen. De doelstelling was het geleidelijk loskoppelen van transport en BBP en de modal split opnieuw uit te balanceren in het voordeel van minder milieubelastende vervoerswijzen, alsook de kwaliteit en de veiligheid verbeteren.

Het witboek 2001 stelde 60 maatregelen voor om die objectieven te bereiken. Volgens het officiële rapport van de EU is de uitvoering van het witboek een succes. Veel maatregelen zijn al omgezet in wetgeving.

De markt van het goederentransport via het spoor werd vrijgemaakt vanaf 1 januari 2007. De spoorwegen zijn nu open voor internationale operatoren in het goederentransport. De sociale omstandigheden van het wegtransport zijn verbeterd, met respect voor rij- en rusttijden. Ook zijn er op schaal van de grote unie met 27 lidstaten, 30 voorrangprojecten voor het trans-Europese netwerk gedefinieerd. De creatie van het gemeenschappelijke Europese luchtruim heeft een einde gemaakt aan de fragmentatie van luchtcontrolecentra. De versterking van de rechten van de passagier zorgt ervoor dat passagiers bij overboeking, recht hebben op compensatie.

De nieuwe richtlijn over tarieven voor het wegvervoer, het zogenaamde eurovignet bepaalt de limieten voor het belasten van het zware wegtransport. Het Marco Poloproject promoot het intermodale transport. Tot slot is het wettelijke kader voor de maritieme veiligheid versterkt, na de scheepsrampen met de Erika en de Prestige. Kortom, het acquis communautaire (gemeenschapsrecht) over transport is verbeterd en verruimd.

In 2005 is de internationale context grondig gewijzigd door terrorisme en globalisatie. Europa lijdt onder zware internationale concurrentie en de afhankelijkheid van dure buitenlandse olie. Oorzaken zijn de grote consumptie en geopolitieke spanningen. Voorts is er ook het klimaatprobleem dat vandaag de dag meer aanwezig en voor iedereen duidelijk wordt. De lage economische groei heeft allicht de grootste invloed uitgeoefend. In 2001 was er gerekend op een jaarlijkse groei van 3 percent, uiteindelijk was het maar de helft. De uitdaging om de grenzen van de gemeenschap te bepalen, zal meer moeilijkheden voor de economische groei veroorzaken. Economische groei is dus een grotere uitdaging geworden, in 2001 werd die groei als vanzelfsprekend beschouwd.

Positief is dat de uitbreiding de EU een continentale dimensie verschaft heeft. De lidstaten zijn diverser. Zo heeft Polen bijvoorbeeld 400 kilometer autosnelweg, terwijl Spanje, met een gelijkaardige bevolkingsgrootte 10.000 kilometer heeft. De transportindustrie is ook geëvolueerd. De interne markt is geconsolideerd. De technologische evolutie heeft de transportindustrie tal van nieuwe oplossingen gebracht.

De verandering van de transportindustrie blijkt ook in de statistieken. Door de trage demografische groei en de verzadiging van het wegennet in de EU-15 groeit het passagiersvervoer trager dan het BBP. Het goederentransport evolueert wel samen met de groei van het BBP. Het goederentransport blijft dus wel degelijk verbonden met het BBP, het draagt in feite ook bij tot het BBP.

De nadruk wordt nu niet meer zozeer gelegd op het verband tussen transport en BBP maar wel op het verband tussen transport en de negatieve gevolgen ervan. Die negatieve gevolgen worden als dringender beschouwd. Door de wetgevingen onder meer over brandstoffen is de emissie van conventionele vervuilende stoffen gedaald, in het geval van CO₂ ligt dat anders. De uitstoot van broeikasgassen stabiliseert, maar blijft groeien. Dat is een probleem, in de rest van de economie moet de emissie dalen en hier blijft ze stijgen.

Eurostat heeft het energieverbruik van de verschillende vervoerswijzen geschat. Het is immers te complex om het energieverbruik van passagiersvervoer en vrachtwagens te meten. Twee derde van de energie wordt verbruikt door het passagiersvervoer via de weg, een ander derde door het goederenvervoer. De bevoegdheid van het gemeenschappelijke vervoersbeleid, afgeleid uit het oorspronkelijke idee van de gemeenschappelijke markt, geldt vooral voor het goederentransport, en niet voor het passagiersvervoer.

Een andere uitdaging is de veiligheid op de weg. De EU telt jaarlijks 40.000 verkeersslachtoffers. Het is de bedoeling om het aantal van 2001, namelijk 50.000, te halveren tegen 2010. Er is dus al vooruitgang geboekt.

Iedereen is voor handel en voor reizen, maar de negatieve effecten van transport vormen een probleem. Uit een model dat de realiteit benadert, blijkt dat transport blijft toenemen, zowel voor goederen als voor passagiers, en dan nog voornamelijk het wegvervoer. Bij het goederentransport is de enige vorm van transport die kan concurreren met het wegtransport het maritieme transport. Daarbij moet er rekening gehouden worden met het feit dat transport over water berekend wordt in tonkilometers, wat een groot gewicht aan de afgelegde kilometers geeft.

Bij het passagiersvervoer is de dominantie van privéauto's absoluut. De cijfers bewijzen de beperkingen van een modal shift. Zelfs als het vervoer via het spoor verdubbelt, reikt het amper tot aan de enkels van het autovervoer. De vervoerswijze die bij verre het sterkst groeit, is het luchtverkeer. De cijfers voorspellen dat goederenvervoer tot 2020 meer zal blijven stijgen dan passagiersvervoer. Vooral het goederenvervoer via de weg en de shortsea shipping zal toenemen. Het autovervoer zal minder snel toenemen. Het spoorvervoer groeit, maar kan de groei van de andere modi niet volgen. Het luchtverkeer zal verdubbelen in de periode 2000-2020.

Vorig jaar hebben we een impactanalyse gemaakt en die aan de regeringen en stakeholders voorgelegd. De conclusie was dat de beleidslijnen van de vorige

witboeken voortgezet moesten worden. Het gaat onder meer over de vrijmaking van de markt van de verschillende vervoerswijzen, investeringen in trans-Europese netwerken, tarief- en veiligheidsmaatregelen. Er moet daarenboven gestreefd worden naar bredere en flexibelere instrumenten om de nieuwe uitdagingen aan te kunnen.

De nieuwe aanpak is eigenlijk een nieuwe voorstelling van de bestaande werkwijze, die terug te vinden is in de ontwikkeling van het transportbeleid. De nieuwe aanpak focust in de eerste plaats op de mobiliteit nodig voor de economie en de bevolking. Het is de bedoeling om de economische groei niet te belemmeren. Een volgende doelstelling is de bescherming van de burger. De EU heeft een rol bij het verbeteren van de positie van de burgers als passagiers en gebruikers van transport. De EU beschermt niet alleen het milieu, maar ook de passagier en de burger, niet alleen door hen te koesteren maar ook door hen aan te moedigen gebruik te maken van hun rechten.

In het verlengde van de behoefte aan economische groei en de Lissabonstrategie, besteedt de EU veel aandacht aan innovatie en research om de efficiëntie en de duurzaamheid van de transportsector te verzekeren met technologische win-winoplossingen. Er is ook een internationale dimensie vooral voor luchtverkeer en maritiem transport. De rechten van de EU moeten ook op internationaal niveau verdedigd worden.

Al bij al is er dus een klein verschil in aanpak. De vorige aanpak was gebaseerd op de modal shift naar de meest milieuvriendelijke transportwijze. Nu moeten we erkennen dat het wegtransport nog altijd domineert. We moeten dus ook de omstandigheden van het wegtransport verbeteren bijvoorbeeld door te investeren in transportsystemen en de promotie van logistiek. De modal shift blijft desalniettemin belangrijk voor de lange afstanden, zeker na de uitbreiding. Vooral voor de bereikbaarheid van stedelijke kernen en het doorkruisen van bergen, zijn andere modi dan het wegvervoer meer geschikt. Het spoorvervoer is zeker vooruitgegaan, maar we moeten ook aandacht besteden aan andere vervoerswijzen. We hebben immers alle vervoersmodi nodig. De transportsystemen moeten efficiënt zijn en goed geïntegreerd. We kunnen investeringen uit alle bronnen gebruiken om de problemen te verkleinen. We moeten alle technologieën voor transportsystemen koesteren en promoten. Op dat gebied kan de EU een belangrijke rol spelen.

Duurzame mobiliteit zoals voorgesteld in de MTR, houdt in vele gevallen de analyse van de interne markt in bijvoorbeeld om na te gaan wat verbeterd kan worden aan bijvoorbeeld de toegankelijkheid.

Het SESAR-programma (System for Earth Sample Registration) wil de vliegverkeerscontrole verbeteren. Voorts zijn er het plan voor een gemeenschappelijk Europees zeeruum, bij middel van een Europees witboek in 2009, en het Europese havenbeleid. Op het gebied van infrastructuur plant de EU het slimme laden (smart charging) in 2008. Het directoraat-generaal bereidt ook een studie voor over de prijszetting van het zware vervoer en alle vormen van goederentransport om de externe kosten te internaliseren.

Veel van die plannen zijn openbaar. Er zullen vele besprekingen met de stakeholders volgen. De nieuwe aanpak is niet zo gesloten als de eerste aanpak in het witboek. Een van de belangrijke infrastructuurmaatregelen is de implementatie van het TEN. Dat houdt voornamelijk spoorwegprojecten in voor hogesnelheidstreinen en het doorkruisen van bergachtige streken. Er zijn ook wegprojecten voor de nieuwe lidstaten.

Het Eurovignet is op 17 mei vorig jaar aanvaard en bepaalt de maximumtol die lidstaten kunnen heffen op het goederentransport. Dat zorgt ervoor dat geen enkele lidstaat het wegvervoer buitensporig belast. De nieuwe regelgeving laat toe om de toltarieven aan te passen aan de infrastructuurwerken. De toltarieven, afhankelijk van de infrastructuurkosten kunnen variëren naargelang de congestie en de vervuiling. Er zijn ook specifieke voorwaarden in berggebieden. Zoals gezegd, bereidt het directoraat-generaal, op verzoek van het parlement, een rapport over de raming van de externe kosten voor.

De toltarieven kunnen dus variëren, naargelang infrastructuurkosten. In berggebieden mogen de toltarieven 25 percent hoger gezet worden dan de infrastructuurkosten rechtvaardigen. De nieuwe aanpak introduceert het principe dat de inkomsten mogen gebruikt worden voor investeringen in andere transportmodi in dezelfde corridor zoals spoorwegen. De tolberekening blijft gebaseerd op de recuperatie van de constructiekosten.

Bij de bescherming wil ik de aandacht vestigen op het groenboek over stedelijk transport. Dat groenboek zal dit jaar verschijnen en zal de Europese aanpak voor het stedelijke transport, met respect voor het subsidiariteitsbeginsel, updaten.

Voorts zijn er nog acties voor de rechten van de passagier, onder meer het toepassen van de rechten die gelden in het luchtverkeer, op bus- en treinreizen, vooral voor personen met verminderde mobiliteit.

Het groenboek zal de mogelijkheden om de best practices voor het openbaar vervoer en de rol van de auto en het niet-gemotoriseerde verkeer te promoten,

onderzoeken, alsook het gebruik van verkeersmanagementsinstrumenten zoals tolheffing. Het groenboek is bestemd voor overleg en zal dit jaar gepubliceerd worden.

De Europese Commissie neemt diverse initiatieven om de veiligheid op de weg te verbeteren. Een publieke consultatie over de attentielamp (daytime running light) zal afgerond worden op 17 november 2007. Een eerste Europese dag van de veiligheid op de weg is gepland op 27 april 2007.

Met innovatie tracht de Europese Commissie de organisatorische aspecten van het transport te verbeteren, zodat de negatieve effecten ervan gemilderd worden. De logistieke strategie en Galileo zijn daar voorbeelden van. Dankzij de vernieuwingen zullen technologie en organisatie het huidige aanzicht van goederentransport drastisch veranderen. We evolueren naar een systeem waarbij we een perfect beeld hebben van de goederen en de omstandigheden waarin ze vervoerd worden. Ook op dat vlak worden er dus grote inspanningen geleverd.

Ook op logistiek vlak zal er dit jaar een actieplan verschijnen. Dat zal administratieve obstakels voor het gebruik van verschillende vervoersmodi wegwerken. We zullen de opleiding, de standaardisatie en de toepassing van nieuwe logistieke technieken promoten. Het grootste deel en mogelijks het vlaggenschip van die innovatie is misschien wel Galileo, het algemene navigatiesatellietsysteem. Dertig satellieten zullen gegevens doorgeven. De eerste satelliet is al gelanceerd. Ze zullen exacte informatie doorgeven voor de tijdmeting en de plaatsbepaling.

De Europese Commissie promoot propere of groene energie voor het transport. Zo is er bijvoorbeeld een project in verschillende Europese steden met bussen die aangedreven worden door waterstof. Er gebeurt ook onderzoek naar standaardboordcomputers. Die boordcomputer kan dan gegevens doorspelen aan de veiligheidsdiensten over de aard en de plaats van een ongeluk. Zo weten de veiligheidsdiensten bij een busongeval wie de passagiers zijn en waar het ongeval plaatsvond en bij een vrachtwagenongeval welke goederen de vrachtwagen vervoerde.

De Europese Commissie wil ook dat de belangen van de unie beter verdedigd worden in de Internationale Maritieme Organisatie en in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Europese Commissie denkt dat de unie beter verdedigd wordt als ze met één stem spreekt, in plaats van via alle lidstaten. De lidstaten zien dat anders, zij geloven dat de belangen van de unie beter verdedigd worden als alle staten een aparte stem in de internationale organisaties behouden. Er is ook een strategie om de buur-

landen van de EU zoals Oekraïne en Turkije te integreren in de interne transportmarkt.

We worden verplicht om een grondigere economische en impactanalyse te maken van alle voorgestelde maatregelen. Alle nieuwe maatregelen moeten ook ontwikkeld worden in overleg met alle stakeholders en economische sectoren.

Kortom, de doelstelling van de EU is om de mobiliteit en de bescherming te realiseren door innovatiemaatregelen en een goed beleid dat de competitiviteit en de welvaart beschermt.

2. Bespreking

De heer Jul Van Aperen: Ik vraag mij af of Europa niet de gebeurtenissen achterna hinkt en of het bovendien niet te veel bij de theorie blijft. Ik hoor al sinds 1995 praten over de wenselijkheid van een nieuwe modal split voor transport, door bijvoorbeeld een deel van het vervoer over te hevelen van de weg naar het spoor of het water. Maar ik stel vast dat het aandeel van het wegvervoer even groot blijft en dat van het spoor zelfs daalt, al is er een kleine toename bij de waterwegen. Binnen de eerste groep komen de maatschappijen uit de oorspronkelijke EU-landen wel zwaar onder druk van vervoerders uit nieuwe EU-landen die zich op de markt begeven. Er wordt weliswaar gewerkt aan een uniforme regeling voor rij- en rusttijden maar men mag niet vergeten dat er grote verschillen blijven op het vlak van de sociale omstandigheden.

Het eurovignet kennen wij al sinds de samenwerking van de Benelux, Duitsland en Denemarken in 1994. Tegelijk stellen wij vast dat landen als Frankrijk en Italië hun eigen bestaande tolheffing blijven behouden. Wat dus ontbreekt is conformiteit en gelijkheid voor alle vervoerders. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om tolheffing in te voeren ter financiering van nieuwe infrastructuur, zoals Vlaanderen dat ook van plan is in Antwerpen. Is er geen conflict tussen een algemene tolheffing en deze laatste?

Het is frustrerend dat nieuwe technologie na de invoering vaak niet meer controleerbaar is. Ik geef de verplichte digitale tachograaf voor nieuwe vrachtoertuigen als voorbeeld. Hoe komt Europa ertoe een dergelijke wettelijke regeling in te voeren zonder de technische werking voldoende te controleren?

De heer Vicenc Pedret Cusco: Het transportsysteem heeft een enorm momentum. Het is zeer moeilijk bij te sturen omdat er zoveel beslissers zijn. Toch is een aantal landen daarin geslaagd met maatregelen als de vrijmaking van de markt voor spoorvervoer met het oog op meer effectiviteit en efficiën-

ter management. In landen als Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden is het aandeel van vrachtvervoer over het spoor zeer groot en stabiel. In een aantal andere landen zoals Frankrijk is dat helaas niet het geval. Waar de maatregelen uit het witboek effectief worden toegepast, is er vooruitgang. Maar sommige maatregelen, zoals de trans-Europese netwerken en het eurovignet, vragen tijd. Er is de zoektocht naar investeringen, de constructie, de aanpassing van de sociale wetgeving in verband met de rij- en rusttijden, het organiseren van de controle daarop door de lidstaten enzovoort. We moeten geduld oefenen.

Het klopt dat de chauffeurs uit de nieuwe lidstaten minder verdienen. Ik wijs erop dat de liberalisering van het wegtransport geldt voor internationaal en niet voor nationaal transport. Wie goederen van Duitsland naar Polen wil krijgen zal statistisch wellicht een beroep doen op een Poolse firma, maar die kan eigendom zijn van een Duits bedrijf. Dat de prijzen van het wegvervoer niet op dezelfde manier zijn toegenomen als de brandstofprijzen bijvoorbeeld is in belangrijke mate te danken aan de aansporing van de concurrentie door de nieuwe lidstaten.

Minister Kris Peeters: Ik voeg hieraan toe dat België op het vlak van de binnenvaart sneller steeg dan de andere Europese landen. Het wegtransport is dan weer sterker gestegen in de nieuwe landen dan bij ons. Er zijn in Vlaanderen wel degelijk stappen gezet naar de modal shift.

Er is een toename van andere nationaliteiten bij transportfirma's en transporteurs.

De heer Jan Peumans: De evolutie van de modal split is niet gunstig, ook niet naar de toekomst toe. Het spoor zou in 2010 nog 9 percent overhouden van de 11 percent van 2000. In 2020 zou er zelfs nog maar 8 percent overblijven. Het aandeel van de waterwegen loopt eerst terug en stabiliseert dan, dat van het wegvervoer stijgt en loopt vervolgens een beetje terug. Hebben de maatregelen die Europa tot nu toe nam, een effect op de modal split gehad? Ik heb daar twijfels bij.

In de context van het eengemaakte Europese luchtruim wordt met geen woord gerept over de nachtvluchten. Dat is verwonderlijk, want Europa creëert wel de voorwaarden om concurrentie tussen cargo-luchthavens tot stand te brengen.

De liberalisering van het nationale personenvervoer via het spoor, zou uitgesteld worden tot 2017. Heeft de liberalisering van het goederenvervoer over het spoor inmiddels effectief bijgedragen tot dat vervoer?

Galileo – het rekeningrijden – zou tegen 2011 operationeel worden. Is het dan zinvol dat de nationale staten ondertussen allerlei niet-compatibele systemen opzetten? Het Belgische wegvignet is daarvan een voorbeeld. Is de compensatie voor binnenlandse gebruikers al dan niet in tegenspraak met het Europese Verdrag?

De heer Vicenc Pedret Cusco: Een eerste factor is dat we moeten rekening houden met verschillende elementen: het Europese beleid en de vertaling ervan in de nationale wetgeving van de lidstaten, het nationale transportbeleid van elke lidstaat, het transportbeleid van de steden. Het evenwicht van de transportmodi verandert om verschillende redenen. De zware industrie is niet meer wat zij geweest is. Voorts beginnen de maatregelen die de EU nam om het spoorverkeer te stimuleren, pas nu effect te vertonen. Vanaf 1 januari 2007 is er de liberalisering van het Europese spoornetwerk, terwijl het eurovignet pas vanaf 2008 in werking treedt. Wij hebben nog steeds niet het geld om de Brennerpas of Lyon-Torino te realiseren. Ook dat vergt tijd. Maar het is dus wel zo dat de modale balans verbeterd is op plaatsen waar de liberalisering heeft plaatsgevonden.

We moeten voorts niet alleen rekening houden met het evenwicht tussen de modi, maar ook met het vermogen van het hele transportsysteem. Zo heeft het privégebruik van auto's een belangrijk aandeel in het energieverbruik, maar Europa heeft op dat vlak geen bevoegdheid.

De interoperabiliteit van de systemen is inderdaad een belangrijk element. De EU en de Commissie doen al het mogelijke om haar mogelijk te maken. Maar de lidstaten hebben natuurlijk de neiging om hun nationale troeven uit te spelen, wat het voor ons bemoeilijkt. Voor zover ik weet, werd aan de Commissie nog niet gevraagd om de kwestie van het Belgische wegvignet te onderzoeken. Het is belangrijk dat er geen discriminatie is, noch commercieel noch voor de burgers. Men zal erover moeten waken dat alle inwoners op dezelfde manier worden behandeld, dat iedereen toegang heeft tot de eurovignetten en dat ze makkelijk te krijgen zijn. De zaak van de compensaties is te complex. Ik kan daar niet op ingaan.

Mevrouw Annick De Ridder: Het programma Marco Polo heeft tot doel de modal shift van weg naar vaart- en spoorvervoer te bevorderen. België heeft van die mogelijkheid gebruikgemaakt. De federale regering besliste bij koninklijk besluit een subsidie te verlenen aan ondernemingen die intermodaal vervoer via het spoor verrichten tussen twee bedieningspunten op Belgische grondgebied. De overgangsmaatregel, die inging in 2005 en ophoudt in 2007, heeft tot doel het spoorvervoer over korte

afstanden een kans te geven. Maar is het Marco Polobeleid niet strijdig met de liberalisering van het goederenvervoer per spoor? Wordt het programma na 2007 verlengd?

De heer Vicenc Pedret Cusco: Ja, het succesvolle programma is opnieuw verlengd tot 2013. In het kader ervan worden nieuwe projecten gesubsidieerd, maar de bedoeling is dat de initiatieven uiteindelijk overleven in competitieve marktcondities. Er is dus geen contradictie. Het klopt dat het spoorvervoer vooral competitief is voor zeer grote afstanden, waar het veel goedkoper is dan wegtransport. Maar ook lokaal is het zeer belangrijk, met name voor de bediening van het hinterland van de havens.

II. COMMENTAAR VAN PROFESSOR STEF PROOST (CENTRUM VOOR ECONOMISCHE STUDIES KULEUVEN)

1. Toelichting

De heer Stef Proost, KUL: Ik wil in de eerste plaats het debat stimuleren en neem daarom dikwijls wat extreme standpunten in. Mijn commentaar zal wel vrij algemeen zijn. De mensen met ervaring in de verschillende sectoren komen na mij aan bod.

We moeten heel blij zijn dat het Europese niveau met vernieuwende initiatieven komt. Voor een transit- en exportland als Vlaanderen is dat belangrijk. Daarbij komt dat het belang van Vlaanderen op het vlak van transport toeneemt ten nadele van het federale niveau.

Ik behandel achtereenvolgens de problemen van congestie, milieu en energie. Bij het tweede punt maak ik het onderscheid tussen conventionele polluenten en broeikasgassen. Als we denken aan oplossingen, moeten we spreken over investeringen, prijsvorming en regelgeving.

Iedereen beseft dat in economische termen de congestie op de weg probleem nummer een is. Het doet zich voor in stedelijke gebieden en in de spits, met een dominante lokale component al speelt ook transitverkeer mee. Zowel personen- als vrachtverkeer zijn betrokken. De voorgestelde oplossingen zijn intelligente, dus plaats- en tijdsafhankelijke, prijszetting en de andere modale keuze die daarvan het gevolg is. Soms is ook meer infrastructuur nodig, zeker voor internationaal vervoer.

De genoemde intelligente prijszetting is een noodzakelijke voorwaarde voor de werking van een modal switch. Als we bijvoorbeeld het openbaar vervoer goedkoper zouden maken, zullen sommige auto's en

vrachtwagens daarop overstappen, maar tegelijk worden extra trips gecreëerd die niet uit de auto komen (zoals in het geval van de Leuvense studenten die nu de gratis bus nemen in de plaats van te fietsen). Een ander effect is dat de vrijgekomen plaats op de weg grotendeels wordt ingenomen door nieuwe auto's en vrachtwagens, met als netto resultaat dat de overheid meer geld uitgeeft voor openbaar vervoer terwijl er niet echt een oplossing is voor de congestie.

De EU was in 2001 een voorloper inzake prijsbeleid, maar helaas bleef de opvolging achter. Vignetten hebben weinig effect op congestie en zijn vooral interessant voor de staatskas van de transitlanden. Voor Vlaanderen is wellicht het belangrijkste actiedomein in de toekomst het stedelijke verkeersprobleem en het in toom houden van het transitverkeer.

In de trans-Europese netwerken waar de nota over spreekt, zitten een aantal zeer zwakke projecten. Voor sommige werd klaarblijkelijk geen kostenbatenanalyse gemaakt. In zekere zin worden daar budgetten verspilld, hoe belangrijk goede internationale verbindingen ook zijn. Maar zij moeten vooral iets verwachten van bilaterale samenwerking en grotere financiering door de gebruikers zelf. Inzake logistieke verbetering is betere en minder regelgeving van belang, evenals harmonisering.

Wat het milieu betreft, heeft de striktere regelgeving voor auto's voor een groot succes gezorgd. De uitstoot van conventionele polluenten als NOx, deeltjes, SO₂ en VOC (vluchtige organische stoffen), is sterk gedaald. In 2020 zal dat nog 20 tot 30 percent zijn van 1995. Het komt er nu op aan te gaan kijken naar de brandstofkwaliteit bij andere modi zoals binnenvaart. Ik benadruk dat België alvast een eenvoudige maatregel kan nemen door dieselwagens te ontmoedigen. Aangezien diesel schadelijker is voor luchtkwaliteit en gezondheid, subsidieert de overheid eigenlijk de vervuiling. Bovendien genereren dieselwagens minder fiscale opbrengsten.

Broeikasgassen zijn volgens mij geen prioritaire reden om maatregelen te nemen in de wegvervoersector. Eén liter gasolie voor woningverwarming kost een halve euro, terwijl hij in een auto een euro kost. Dat betekent economisch dat de besparing van een ton CO₂ veel meer kost in de transportsector dan elders. Nochtans leeft die misvatting bij de Europese Commissie en elders. Interessanter volgens mij is het ontmoedigen van autoverkeer in de spits en door het ontmoedigen van het aantal trips ook brandstof te besparen. In het verhaal van de Europese Commissie ontbreekt voorts de luchtvaartsector, waar helemaal geen CO₂-taks wordt geheven. Die sector moet gelijkgeschakeld worden.

Wat energie betreft, zitten we met het probleem van de afhankelijkheid van olie. Ik ben geen voorstander van de oplossing om voertuigen nog duurder te maken, want hun oliegebruik wordt nu al voor 100 percent belast. Andere brandstoffen als biobrandstof vormen in Europa een dure verplichting. Waterstof en elektriciteit vormen verre toekomstmuziek en men mag ook niet vergeten dat waterstof kernenergie vereist. Voor de verzekering van de bevoorrading blijft aardgas over, maar is dat een alternatief in geval van crisis? Bij synfuels is vooral oil shale (olieschalie) belangrijk – de voorraad is zo groot als die van gewone olie – want synfuel op basis van steenkool brengt weer een CO₂-probleem mee.

2. Bespreking

De heer Jul Van Aperen: Ik wil de opmerking van de heer Proost over de trans-Europese netwerken, waarvan sommige nu al als weggegooid geld kunnen bestempeld worden, voorleggen aan de Europese Commissie. Dat is belangrijk want de heer Cusco merkte juist op dat de netwerken op zich laten wachten vanwege het tekort aan geld. Hoe worden de projecten geselecteerd?

De heer Vicenc Pedret Cusco: De prioritaire projecten werden eerst gekozen door een expertgroep. Vervolgens werden ze ondersteund door het Europees Parlement en voorgesteld door de lidstaten als goed bestudeerde projecten. Het is een goede harmonisatieoefening om de netwerken van de verschillende buurlanden te verbinden. Maar voor ze worden gesubsidieerd moeten ze eerst onderworpen worden aan impact assessment. Dat is heel belangrijk. Er komt geen geld vrij uit de structuurfondsen zonder studies voor en na. Er wordt ook geld geleend bij de Europese Investeringsbank en die wordt erkend als een ernstige en technisch onderlegde instelling. Zij leent alleen aan haalbare projecten. Als er sprake is van verkwisting van geld, dan ligt dat aan het feit dat studies niet perfect zijn. Ook de Europese Investeringsbank is niet perfect, maar ik zou toch willen stellen dat dit de uitzondering is en niet de regel. Misschien is het zo dat lidstaten andere prioriteiten hebben. Zij zijn wel eens gedreven om het geld van de Europese Unie te gaan gebruiken voor een sector als bijvoorbeeld ziekenhuizen of scholen, waar het sociale rendement hoger kan zijn dan in de transportsector.

Ik heb inderdaad niet naar de luchtvaart verwezen. De handel in emissies wordt behandeld door het directoraat-generaal Milieu. De Commissie heeft voorgesteld om ook de luchtvaart toe te voegen aan de lijst van industrieën die veel energie verbruiken, zoals cement, glas en elektriciteit. Dat systeem garandeert tegelijk de vermindering van de uitstoot en

de keuzemogelijkheid voor de bedrijven om emissierechten aan te kopen dan wel hun technologie te verbeteren, afhankelijk van wat het goedkoopst blijkt te zijn. Het alternatief van de kerosinebelasting stootte op de internationale wetgeving.

De heer Stef Proost: De financiering van de infrastructuurprojecten wordt thans onderzocht. In het afgelopen jaar hebben we helaas ontdekt dat er nog heel wat moet worden gedaan inzake haalbaarheidsonderzoek. Sommige projecten zijn zwak en ik vrees dat dit een beetje het gevolg is van een politieke consensus. Nationale ministers voor Verkeer raken op die manier aan een tunnel of een brug en dat is geen goede evolutie. Elk project dat Europese fondsen krijgt, moet worden onderworpen aan een kosten-batenanalyse. Dat is een van de dingen waar we nog moeten aan werken, daar zijn we het over eens.

De meeste van de zware projecten zijn niet meteen winstgevend voor een privébedrijf. Wij maken daarom een inschatting van de sociale en de economische voordelen, maar er kunnen natuurlijk discrepanties optreden naargelang de experts die worden ingezet. Ik ben bang dat dit geen exacte wetenschap is.

De heer Bart Martens: Het argument van het gratis openbaar vervoer dat fietsers van de fiets naar de bus haalt en de vrijgekomen plaats die meteen wordt ingenomen, kan men met even veel recht gebruiken tegen de aanleg van nieuwe wegen. Ook daar gaat de nieuwe ruimte de verdrongen vraag aanzuigen. Missing links aanleggen helpt dan even weinig als het bijdrukken van geld om de armoede op te lossen.

De heer Proost gaat nogal kort door de bocht als hij het heeft over het beperkte reductiepotentieel in het wegtransport, omdat de sector al zo zwaar belast is in vergelijking met bijvoorbeeld gebouwen. Dat argument gaat ervan uit dat elke burger een rationeel economisch wezen is. Dat wordt bijvoorbeeld tegengesproken door het uitblijven van investeringen in het energiezuiniger maken van gebouwen. Die zijn op enkele jaren terugverdiend en worden toch niet genomen. De investeerder is niet altijd degene die de energiefactuur betaalt en heeft bovendien niet altijd het kapitaal of het leenvermogen. Dat geldt ook voor de aanschaf van een duurdere maar energiezuinige auto.

Als we Kyoto en daarna ook de Europese energie-strategie willen halen, kunnen we ook de transportsector met zijn toenemende uitstoot niet blauwblauw laten. Economische instrumenten zullen daartoe niet volstaan, dat bewijst de praktijk vandaag. Er zullen dus ook bindende verbruik- en uitstootnormen nodig zijn voor nieuwe wagens. De doelstellingen van het vrijwillige convenant dat de constructeurs afsloten

met de Commissie, zullen niet gehaald worden. Indien niet goedschiks, dan kwaadschiks.

Naast de CO₂-uitstoot in Europa is er het probleem van de emerging economies als India en China. Als zij ons model van automobiliteit kopiëren, is ons klimaat om zeep en de uitputting van fossiele brandstoffen totaal. De grootste markt ter wereld, in de meest welvarende regio, heeft dan ook de plicht een technologie te ontwikkelen die kopieerbaar is. Zo kunnen zij onze eerdere fouten vermijden.

Dieselauto's die worden uitgerust met een roetfilter, komen in veel gevallen goed uit de ecoscorestudies van VITO. Het is dan ook maar de vraag of we ze moeten gaan discrimineren zoals de heer Proost voorstelt.

Ik heb nooit begrepen waarom er een dergelijk groot verschil is tussen zijn studies over de relatie tussen CO₂-reducties en budgettair neutrale, slimme kilometerheffingen, en die van de VU Amsterdam en het bureau Peters Advies, van wie de benadering ook werd gehanteerd door de Minaraad in zijn advies van 2004 bij het voortgangsrapport over het klimaatbeleidsplan. In dat laatste kwam men tot een mogelijke reductie voor Vlaanderen tussen 2,9 en 5,7 megaton CO₂. Hoe komt de heer Proost tot een marginale reductie in zijn studies?

De heer Stef Proost: Als men een aantal auto's uit de spits kan halen omdat zij congestie en tijdverlies veroorzaken, bespaart men daarmee gratis CO₂. Dat is een heel goede zaak, daar zijn alle studies het over eens, onafhankelijk van de hoeveelheid.

Wat de dieselauto's met roetfilters betreft, moet ik nakijken of de ecoscore dezelfde methodologie gebruikt van de weging per pollutant van de gezondheidsschade. Dat is cruciaal, naast het feit dat niet iedereen overtuigd is dat roetfilters de heel kleine deeltjes eruit halen. Over hun belang voor de gezondheid is nog volop discussie.

Als de consument niet rationeel is, moeten we heel veel verschillende dingen gaan doen. Daar zijn grenzen aan en daarom moet men kunnen rekenen op de prijssignalen in de markteconomie. Mijn uitgangspunt is dat er een groot verschil in prijs is tussen olie voor huizen en voor auto's. Dat verschil wordt door hogere accijnzen op autobrandstof nog groter en gaat men dus nog inefficiënter CO₂ besparen.

De heer Eloi Glorieux: Hoewel we milieudoelstellingen op de meest kostenefficiënte wijze moeten trachten te bereiken, is het zo dat we er voor de aanpak van de klimaatverandering daarmee alleen niet komen. Ook de transportsector zal dus moeten betrokken worden, zelfs al is dat duurder dan elders.

Ziet de heer Proost de ontmoediging van het auto-verkeer in de spits op congestiegevoelige plaatsen in de plaats van een wegvignet, als een mogelijkheid om toch ook een bijdrage vanuit die sector te krijgen?

De heer Stef Proost: Vlaanderen en Brussel behoren tot de gebieden waar men dat het eerst zou moeten doen. Sommige problemen zijn voor ons dringender dan elders in Europa. We hebben er belang bij om met dat debat te beginnen en het serieus aan te pakken. Tolheffing bij het binnenrijden van grote agglomeraties is veelbelovend. Op korte termijn kan men de prijs van het parkeren drastisch optrekken. Op het vlak van CO₂-besparing heb ik liever deze maatregelen dan en CO₂-besparing die ik haal door auto's nog energiezuiniger te maken.

De heer Jan Peumans: Doelde de heer Proost op de TEN-projecten die in ontwikkeling zitten of op projecten die al uitgevoerd zijn? Zijn de beschouwingen over gratis openbaar vervoer gebaseerd op onderzoek? Het is in ieder geval aannemelijk. In Hasselt blijkt in elk geval dat het gratis openbaar vervoer tot gevolg had dat er minder gelopen en gefietst wordt. De mens is nu eenmaal lui. Een studie van Transport and Mobility in opdracht van het Brusselse Gewest bevestigt dat.

Wat vindt de heer Proost van de ontwikkeling rond de richtlijn over rekeningrijden? Hoe ziet hij de relatie met het Belgische wegvignet?

De heer Stef Proost: Over prijsbeleid in transport bestaan een aantal studies. Ik zal u er een aantal bezorgen. Ik sprak over de bus als voorbeeld, want dat is aanschouwelijker dan een grafiek.

Ik ga nog niet zeggen welke TEN-projecten slecht zijn. Ik spreek over de optimale financiering van de toekomstige TEN-projecten tijdens een conferentie op het einde van het jaar, waarvoor ik u uitnodig. Het volstaat overigens om de lijst te bekijken en dan vallen sommige projecten meteen op, omdat ze niet kloppen. Het koste overigens al heel wat moeite om voor een aantal projecten de kosten-batenstudies eenvoudig te vinden.

Ik denk dat we inderdaad moeten gaan naar een soort wegvignet of tolheffing zoals de Commissie voorstelt, al heb ik wel bedenkingen bij een aantal bepalingen in het huidige voorstel. Zo is het totaal van de heffing beperkt tot de gemiddelde infrastructuurkosten. Dat is een zwak punt, dat men toch heeft ingevoerd omdat men bang is dat transitlanden als België en Nederland de prijs zeer hoog zullen zetten voor elk transport. Het plafond moet volgens mij hoger, want men houdt geen rekening met milieu- en ongevalkosten.

Minister Kris Peeters: Ik heb er geen probleem mee om het prijselement meer in het beleid aan bod te laten komen, maar de modal shift moet natuurlijk wel mogelijk zijn. Daartoe moeten een aantal missing links aangelegd worden. Dat is iets anders dan het wegvignet uitbreiden. Ik ben het ook persoonlijk eens met de opmerking van de heer Proost over de dieselwagens. Dat beleid is wellicht aan herziening toe.

De heer Stef Proost: Als men bijvoorbeeld voor de binnenvaart een missing link aanlegt, zal men meer containers op de binnenvaart krijgen, maar als men niet tegelijk iets aan het wegvervoer doet, zal een deel van het effect verdwijnen. Men heeft immers extra ruimte op de weg vrijgemaakt en die wordt opgevuld als er geen tolheffing is. Bovendien moet men de gebruikers mee laten betalen voor de missing links.

Minister Kris Peeters: Dat zal het geval zijn voor de Oosterweelverbinding.

De heer Stef Proost: Dat is een slecht voorbeeld, want een suboptimaal gebruik van de investering.

Minister Kris Peeters: Door de Kennedytunnel zal geen enkele vrachtauto nog mogen passeren van zodra de Oosterweelverbinding open is. Ook aan de brug tussen Temse en Bornem is gedacht.

III. COMMENTAAR VANUIT DE TRANSPORTSECTOR (VRACHTWAGENS)

1. Toelichting door UPTR, Febetra en SAV

De heer Kris Mennens, juridisch adviseur UPTR: Er zijn 6000 professionele wegvervoerondernemingen in Vlaanderen. Zij stellen iedere dag vast dat Europa geen grenzen meer kent. Europa is daarom voor ons van het allergrootste belang. Wij krijgen de gelegenheid om mee te werken aan de basis van het beheer van de toekomstige economische groei in Europa. Zonder transport geen economische groei.

In de loop van de voorbije tien jaar groeide het aandeel van het wegvervoer van 68 percent naar meer dan 73 percent. Bijna driekwart van het vervoer gebeurt dus langs de weg. Die evolutie heeft de Commissie ertoe aangezet het witboek te herzien.

Niet minder dan 85 percent van alle goederenvervoer gebeurt over een afstand van maximaal 150 kilometer. Dat maakt onze sector onvervangbaar. Door onze soepelheid kunnen wij de goederen tot bij de klant brengen. De andere modi vormen veeleer een

complement dan een concurrent. Wij willen hun dan ook onze samenwerking aanbieden.

De heer Philippe Degraef, directeur-generaal Febetra: Recente en goede statistieken vinden, is in België niet gemakkelijk. Een opsplitsing van de indirecte werkgelegenheid tussen spoor- en wegvervoer lijkt niet voorhanden te zijn. De cijfers benadrukken wel dat onze sector niet de eerste de beste is. De cijfers over de directe werkgelegenheid zijn afkomstig van categorie 083 van de RSZ. Zij leren dat het wegvervoer voor rekening van derden een typisch Vlaamse zaak is. Er zijn ongeveer 85.000 loontrekken actief. De werkgelegenheid is de laatste jaren gegroeid.

Het oorspronkelijke principe van het witboek was: minder langs de weg, meer langs andere modi, meer bepaald het spoor en de binnenwateren. De beoogde verschuivingen kwamen er niet. Het marktaandeel van het wegvervoer verhoogde integendeel nog licht. Waaraan heeft het dat succes te danken? Ik wijs er in dat verband overigens op dat wegvervoerders hoe langer hoe meer denken in termen van modale complementariteit in de plaats van concurrentie.

Het wegvervoer beschikt over troeven die andere modi niet hebben: snelheid, flexibiliteit, efficiëntie, just in time. Voor afstanden onder 150 kilometer bestaan momenteel geen evenwaardige alternatieven, zelfs niet in combinatie. Gezien de vrij hoge overslagkosten is dat laatste pas een alternatief vanaf 600 kilometer.

Daarbij komt nog de kwaliteit van de dienstverlening. Bij het spoor is die naar verluidt niet optimaal. Aan al lang bekende pijnpunten wordt weinig gedaan: de lage gemiddelde snelheid, het gebrek aan interoperabiliteit, het gabariet van de bruggen, betrouwbareheid en stiptheid enzovoort. Een groot probleem is het gemeenschappelijk gebruik van de infrastructuur voor personen- en goederenvervoer, waarbij het reizigersverkeer de absolute prioriteit krijgt. Dat is een politieke keuze, waarover men een debat moet durven voeren.

De heer Lode Verkinderen, secretaris-generaal SAV: In de editie van het witboek van 2006 (MTR) zijn duidelijk de ambities van 2001 herzien. Terecht, want in de grafiek ziet men duidelijk dat de curve van het wegvervoer altijd boven die van de economische groei zit. De Europese ambitie om beide te ontkoppelen, kon nooit gehaald worden. De Europese Commissie geeft nu – zij het impliciet – die ambitie op.

Tussen 1995 en 2005 zijn alle modi van landtransport gegroeid, maar het wegvervoer gevoelig boven het gemiddelde, terwijl het spoor moeite heeft dat

gemiddelde bij te houden. Het passagiersvervoer stijgt net iets minder snel dan het goederenvervoer. Voor de hele periode wordt de economische groei gemiddeld met 1,174 percent overstegen. Zelfs mocht een relatie van een-op-een haalbaar zijn, dan nog blijft de transportsector dus groeien. De evolutie naar minder voorraad en meer just-in-time is nog altijd bezig. Bovendien is er de hoger dan gemiddelde groei in de nieuwe EU-landen met meer consumptie en dus transport tot gevolg, zeker gezien de veel lagere loonkosten in Centraal- en Oost-Europa. Dat het wegvervoer zijn dominante positie behoudt, is de realiteit, wat niet betekent dat men niets kan doen.

Het Vlaams Parlement kan maatregelen treffen zoals een kilometerheffing. Ik benadruk dat dit niet alleen een prijsmaatregel mag zijn met het oog op CO₂-reductie bijvoorbeeld, maar dat de inkomsten moeten dienen voor investeringen in infrastructuur. Daar gaat thans minder dan 1,5 percent van het BBP naartoe en dat is zowel het geval in Vlaanderen als in Wallonië. Alleen al voor het kwalitatief in stand houden van de infrastructuur heeft men volgens de internationale standaard minstens 2 percent nodig. Wij sluiten ons aan bij de doelstelling van de Vlaamse Regering om missing links aan te pakken al geloven wij dat het sneller kan. Daarnaast moeten we durven nadenken over grootschalige nieuwe projecten. In Duitsland wordt met de inkomsten van de kilometerheffing onder meer het weggennetwerk in het voormalige Oost-Duitsland uitgebouwd, maar ook de verbreding van twee naar drie rijstroken van het netwerk in de oude deelstaten. Voor Vlaanderen moet men durven nadenken over bijkomende infrastructuur tussen Antwerpen en Brussel om met name bestemmings- en doorgaand verkeer te scheiden.

Een tweede mogelijkheid is de verhoging van de uitbesteding van vervoer aan derden. Onze beladingsgraad bedraagt immers meer dan 75 percent. Bij het eigen vervoer bedraagt die slechts 50 percent. Ik geef het voorbeeld van een vrachtwagen die drie zakken zand naar één werf brengt.

Wij concluderen dat wij ja kunnen zeggen aan een kilometerheffing die gradueel is van 0 tot 44 ton, die emissieafhankelijk is, die de logistieke functie van ons land niet vergeet, en zorgt voor de compatibiliteit van systemen. We mogen daar niet te vroeg mee zijn, maar ook niet te laat. Dat laatste betekent onder meer: niet later dan de Nederlanders, want dan kiezen de vrachtwagens die van het Ruhrgebied naar Rotterdam rijden, voor onze wegen.

Wij zijn inmiddels als Belgische ondernemers volledig uit de Oost-Europese markt geweerd. Ons aandeel in 1990 bedroeg 50 percent. Daarvan is nog 2 percent over. Een Poolse ondernemer kan thans ook

even goed tussen België en Frankrijk rijden. Ten laatste in 2009 mogen ze ook op wettelijke wijze nationaal vervoer doen.

Ik besluit. De ambitie van de modal shift was te hoog gegrepen. Economische groei en transportgroei loskoppelen lukte niet en zal niet lukken. Wij hopen dat onze oplossingen ernstig overwogen worden.

2. Bespreking

De heer Jan Peumans: Uw verhaal is af en toe ongenueanceerd. Het goederenvervoer over het spoor ondervindt weinig last van het reizigersvervoer. Sinds de liberalisering van het spoor werden bij ons al vier vervoerders toegelaten en die duwen B-Cargo vooruit in de vaart der volkeren.

U moet trouwens ook durven spreken over de overbelading van vrachtwagens. Politiecontroles wijzen dat uit.

Als u zegt dat geld uit de kilometerheffing in de infrastructuur moet geïnvesteerd worden, bedoelt u dan meerdere modi, dus ook water, spoor en openbaar vervoer?

Wat bedoelt u met grootschalige nieuwe projecten, buiten de lijst van missing links?

De heer Lode Verkinderen: Eén daarvan kan bestaan in het befaamde Kruis van Willebroek. In Lyon heeft men zo de congestie volledig kunnen oplossen en het doorgaand verkeer zeer ver kunnen leiden.

Bij de aanwending van het geld uit de kilometerheffing verwijs ik naar het principe: de gebruiker betaalt. Dat moet voor alle modi gelden. Voor ons hoeven er geen kruisbestuivingen meer te zijn. De MTR neemt dat over, met nuances voor de bergzones en de stedelijke en ecologisch gevoelige gebieden.

Overbelading bovenop de maxima voor vrachtwagens is gevaarlijk voor het verkeer en bovendien concurrentievervalsend. Daarvoor hebben wij geen begrip. Maar in sommige situaties kan noch de vervoerder noch de chauffeur iets doen aan het overgewicht, met name indien dit niet het totale gewicht, maar enkel de aslast betreft. Men kan bijvoorbeeld niet de lading binnenin verzegelde containers – die elke dag in grote getale vervoerd worden – naar een andere as verleggen. Wij hebben in dat verband enige tijd geleden gepleit voor een nuancering van de regeling en die is er voor een stuk ook gekomen.

Bij de liberalisering van het spoor hebt u een punt, maar de wegvervoersector is al twintig jaar gelibera-

liseerd. Het spoor staat zeker nationaal nog veel minder ver.

De heer Philippe Degraef: Het spoor zou een veel hoger marktaandeel kunnen hebben als zijn dienstverlening op een hoger niveau zou staan. De pioniers van het gecombineerd vervoer klagen na veertig jaar nog altijd over de kwaliteit van die dienstverlening. Er zijn er zelfs bij die ernstig overwegen die techniek de rug toe te keren en weer te investeren in motorvoertuigen.

De heer Bart Martens: Bij het percentage investeringen in infrastructuur in verhouding met het BNP, moet men zich er rekenschap van geven dat wij een kleine en zeer dichtbevolkte regio zijn. Verhoudingsgewijs hebben wij daarom minder infrastructuur nodig om ons BNP te schragen.

Het is dus gevaarlijk om die percentages zo maar met elkaar te vergelijken. Vlaanderen heeft het dichtste wegennet van de wereld. Het is dus niet evident om bijkomende grootschalige weginfrastructuur aan te leggen. Het tekort aan middelen om de wegen te onderhouden, zet die stelling alleen maar kracht bij. Grootschalige projecten zullen ook op het vlak van congestie weinig soelaas bieden want heel het wegennet zit vast. De Vlaamse mobiliteitsproblemen zijn niet beperkt tot kleinschalige gebieden en zijn dus niet op te lossen met een grootschalig project.

De spreker pleit voor een kilometerheffing. Ik ga ervan uit dat de sector alle externe kosten die hij veroorzaakt, wil doorgerekend krijgen via de kilometerheffing. Ook Transport & Mobility Leuven heeft een studie uitgewerkt, in opdracht van de VMM. De samenvatting is verschenen in het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen. Daaruit bleek dat het vrachtvervoer per 100 kilometer ongeveer 13,5 euro aan belasting ophoest, terwijl het voor 52,5 euro aan maatschappelijke kosten veroorzaakt. Wil de sector de onbetaalde maatschappelijke factuur volledig betalen met de kilometerheffing? Zo komen er voldoende middelen voor een beter wegenonderhoud, voor het compenseren van de schadelijke effecten en de externe kosten van het transport.

De heer Lode Verkinderen: Het klopt dat het percentage van het BBP laag is en dat Vlaanderen en bij uitbreiding België een dichtbevolkte regio is. Het dichte wegennet is een positieve erfenis waarvan we vandaag vaststellen dat een bepaald bedrag nodig is om een kilometer ervan te onderhouden. Dat moet dan niet uitgedrukt worden in percentage van het BBP. Het slechte nieuws is dat het, zelfs uitgedrukt in percentage van het BBP, negatief is. Dat kan gekeerd worden door de middelen voor infrastructuur

te verhogen zodat de historische achterstand ingehaald wordt en nieuwe projecten mogelijk worden. Behalve een logistiek land is België ook een transitland. Zolang er aan het huidige systeem, hetzij eurovignet, hetzij wegvignet, niets verandert, draagt de transit niet bij tot het BBP (tenzij er getankt wordt, wat dan nog enkel de federale schatkist spijs) maar veroorzaakt wel kosten. De leden van mijn organisatie zijn het stilletjes aan zat om in bijna heel Europa te moeten betalen om dan nog eens in België extra belastingen te moeten betalen voor een ontoereikend netwerk dat gratis door hun buitenlandse concurrenten gebruikt wordt.

Mijn sector is dus bereid om een bepaalde kost te dragen en door te rekenen. We zijn immers een afgeleide sector, de winstmarges, namelijk anderhalve percent, zijn niet van dien aard om dergelijke overheadkosten te dragen. Het zal de economie geld kosten. Dat is een maatschappelijke kost.

We zijn niet van plan om de externe kosten helemaal alleen en als beste leerling van de Europese klas te internaliseren. De richtlijn 2006 bepaalt dat de Europese Commissie tegen het einde van 2008 een consensus moet bereiken over wat de externe kosten precies zijn. Vandaag is er dus nog geen overeenstemming.

Vlaanderen heeft een deel van zijn welvaart te danken aan de export. Daarom moet die regio voorzichtig zijn met het belasten van het transport. We willen dus niet dat het, zoals Zwitserland, elke vrachtwagen een halve euro per afgelegde kilometer aanrekent.

De heer Jan Peumans: Moeten de tekorten van het netwerk niet genuanceerd worden? Er zijn inderdaad op bepaalde plaatsen op bepaalde ogenblikken problemen.

De heer Lode Verkinderen: Vrachtwagens die 's avonds rijden, zijn doorgaans niet die Belgen die 150 kilometer moeten afleggen. Het zijn soms Belgen, maar op dat moment rijden bijna alleen vrachtwagens die langere afstanden afleggen. Die hebben dus niet zoveel last van het feit dat ze om half vijf 's avonds geen goederen meer kunnen lossen. Uiteraard wil de sector ook graag buiten de piekuren laad- en losoperaties op een hoger niveau uitvoeren. Dat heeft te maken met andere sectoren dan de onze, waar de flexibiliteit met akkoord van de sociale partners wel ingang gevonden heeft. Theoretisch kan dat zonder meerkost. De creatie van nieuwe infrastructuur kost uiteraard veel meer. We blijven er echter bij dat het onze plicht is om vandaag na te denken over de infrastructuur van na 2020.

Mevrouw Annick De Ridder: Wat vindt de spreker van het Marco Polobeleid? De modal-splitgegevens

van 1995 tot 2005 zijn schrijnend. Is er een verschuiving geweest door het oversubsidiëren, toch een concurrentievervalsende maatregel, van korte afstanden per trein ten nadele van de wegtransportsector en de binnenvaart? Ik zie niet direct een verschuiving, maar het beeld kan vertekend zijn. De laad- en lostijden zijn een sleutelement voor een betere spreiding van het transport. Zijn uw leden bereid zich aan te passen aan een spreiding van de laad- en lostijden? Zijn daar nog andere maatregelen voor nodig?

De heer Lode Verkinderen: Onze sector is niet alleen bereid maar ook vragende partij om de laad- en losuren en dus de rijuren te spreiden. Het is inefficiënt om vrachtwagens tussen Aalst en Brussel te laten rijden op maandagochtend tussen negen en half tien. Dat weet elke transportondernemer. Hij doet dat liever op een ander moment. Dat is de reden waarom er op zondagavond honderden vrachtwagens vertrekken uit Rekkem en Aarlen. De chauffeurs willen een aantal uren voorsprong om zondagavond of nacht voorbij Parijs te zijn. Zo vermijden ze de maandagochtendcongestie. De sector wil gespreide laad- en lostijden. Het is onvoldoende om de zogenaamde venstertijden uit te breiden in de haven van Antwerpen. Zo zal een vrachtwagen wel om vier uur 's ochtends kunnen laden voor een levering in Kortrijk, maar om half zes is er daar nog niemand om te lossen. De chauffeur moet dan wachten en uiteraard vergoed worden. Het vergt dus een aanpassing van de logistieke keten. Bijna van grondstof tot consument moet nagegaan worden waar efficiënte aanpassingen mogelijk zijn.

Marco Polo heeft ondanks de grote budgetten, niets structureels veranderd. Het gaat vaak om studies over al dan niet interessante zaken. Marco Polo heeft ook operationele projecten gesteund. Wij zijn van oordeel dat het weliswaar nuttig kan zijn om de initiatieven in de opstartfase te subsidiëren, maar dat ze nadien, vanuit het oogpunt dat de gebruiker betaalt, zelfbedruipend moeten worden. We vrezen dat weinig maatregelen structureel zullen zijn en dat Marco Polo dus geen merkbare modal shift realiseert.

De heer Jul Van Aperen: Iedereen is het erover eens dat er een soort kilometerheffing of wegvignet moet komen. Dat staat of valt volgens mij met de controle. Vlaanderen is een kleine regio, die op anderhalf uur tijd doorkruist kan worden. Is het daarom niet logischer om op Benelux-niveau een kilometerheffing in te voeren? De infrastructuurkosten voor de kilometerheffing worden dan gedeeld. Misschien is dat de oplossing voor de heisa met Nederland over het wegvignet.

De heer Lode Verkinderen: Het huidige wegvignet is een erfenis van de federale overheid, door

de Lambermontakkoorden overgedragen aan Vlaanderen. Helaas is de controle erop federaal georganiseerd, namelijk in handen van de douane. Ooit heeft de minister op een parlementaire vraag geantwoord dat de pakkans van een buitenlandse vrachtwagen van meer dan 12 ton ongeveer 1 op 10.000 is. Een vrachtwagenchauffeur die op zondagavond België op anderhalf uur doorkruist, zou gek zijn om zo'n ding te kopen. Dat is de realiteit.

De controle moet zoveel mogelijk automatisch gebeuren. Dat heeft te maken met overheadkosten en met de inzet van personeel. Duitsland, een land met 80 miljoen inwoners en ongeveer 23 keer zo groot als België, zet maar 500 mensen in voor de mobiele controles. Alle andere vormen van controle gebeuren elektronisch. De Duitsers hebben hun kilometerheffing voor vrachtwagens tien jaar voorbereid en hebben dan beslist te stoppen met het eurovignet en de controle elektronisch te organiseren. De Oostenrijkers doen het op een gelijkaardige manier, met een andere techniek. Idealiter zouden Nederland en Vlaanderen inderdaad overheadkosten kunnen besparen. Ze zouden ook het Duitse systeem kunnen kopiëren. Een GPS zou immers in Nederland, België of Duitsland even goed moeten werken. Dat alles neemt niet weg dat het inderdaad gaat om een fiscale bevoegdheid. Het valt niet uit te sluiten dat elk land zijn eigen weg gaat.

Ik denk dat de Nederlanders vooral het tijdsafhankelijke aspect willen aanpakken om het personenverkeer in de Randstad aan te pakken. De aanpak in Vlaanderen is moeilijker te voorspellen.

Minister Kris Peeters: Twee elementen zijn in 'Vlaanderen in Actie' opgenomen, vooreerst het gebruik van de infrastructuur en het laden en lossen in de Antwerpse en Zeebrugse havens. Het volstaat niet om de vrachtwagens op andere uren te laden, ze moeten ook kunnen lossen. Het vergt dus een aanpassing van de volledige logistieke keten. We zijn bezig om ook die schakel van het proefproject uit te werken.

'Vlaanderen in Actie' heeft ook een project over de beladingsgraad. De transportsector heeft daar een grote impact op. Heeft de sector voorstellen over de beladingsgraad of de overtollige vervoersstromen? De Nederlandse sector heeft al proefgedraaid met projecten gebaseerd op ICT.

De heer Lode Verkinderen: De aanwending van ICT is gericht op het optimaliseren van vervoersstromen van het wegvervoer. Dankzij een aantal toonaangevende ICT-bedrijven neemt Vlaanderen in Europa een toppositie in inzake het management van de ritten en dus het vermijden van lege ritten. Er is nog geen volledige marktafdekkende situatie. Er zijn

dus nog verdere mogelijkheden. Daarnaast lanceer ik de idee om bepaalde verzenders van goederen misschien net iets beter vertrouwd te maken met de voordelen van het uitbesteden van transport. Dat kan relatief eenvoudig door informatiesessies. Dan zou men hun duidelijk kunnen maken dat het uitbesteden relatief goedkoper is. Een televisieproducent die zijn product naar de winkels brengt, rijdt bijna per definitie de helft van de tijd met een lege wagen. Hij keert immers niet terug met evenveel televisies. Ik denk dat er nog veel mogelijkheden zijn. Afhankelijk van de sector is een grote efficiëntiewinst mogelijk alsook een daling van de uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO₂.

IV. COMMENTAAR VANUIT HET SPOOR

1. Toelichting door mevrouw Marie-Ghislaine Henuset, manager Internationale Zaken, NMBS-holding

Mevrouw Marie-Ghislaine Henuset: Bijna alle maatregelen in de Europese mededeling zijn goede voorstellen. Natuurlijk zijn we ook voorstander van het behoud van de mobiliteit, van de verbetering van de prestaties van elke vervoersmodus, de bevordering van interoperabiliteit, een intelligenter gebruik van de infrastructuur, een performantere vervoersketen enzovoort.

Er is echter ook een aantal contra. In de huidige mededeling van de Europese Commissie ontbreekt de echte visie van het witboek 2001. In 2001 koos de Europese Commissie duidelijk voor de bescherming van het milieu, onder meer door de modal shift. Die doelstelling is nu verdwenen of toch afgezwakt. De Europese Commissie oordeelt dat de context veranderd is. Europa is uitgebreid en de mondialisering is toegenomen. Volgens de Commissie zijn alle maatregelen van het witboek al uitgevoerd, maar er zijn onvoldoende resultaten. De modal shift is niet gebeurd en valt volgens de Commissie niet meer te verwachten. De modal split zal volgens haar niet meer wijzigen.

Niet zozeer in de mededeling, maar wel in de bijlage, de zogenaamde assessment, staat dat de economische groei terug de essentiële doelstelling is. De Europese Commissie wil enkel vermijden dat die groei al te zeer ten koste zou gaan van het milieu. Ze heeft nu drie doelstellingen, die op gelijke voet geplaatst worden, namelijk economische groei, bescherming van het milieu en sociaal welzijn. Desondanks krijgt economische groei een zekere voorrang. Nochtans is de zorg van het milieu nooit zo actueel geweest: de opwarming van de aarde en de verstoring van het klimaat zijn voelbaar. Iedereen weet dat

op zeer korte termijn drastische maatregelen nodig zijn om de vervuiling van het milieu, onder meer te wijten aan vervoersactiviteiten, te verminderen.

De NMBS vindt dat de Europese Commissie al die maatregelen had kunnen voorstellen zonder af te stappen van de essentiële doelstelling van het witboek, namelijk voorrang te geven aan die vervoersmodi die de minste schade aan het milieu berokkenen, dus de spoor- en waterwegen. Om een groter marktaandeel aan die vervoersmodi te geven, is er een echt beleid nodig. Het volstaat niet om, zoals de Europese Commissie doet, vast te stellen dat de uitbreiding van Europa geleid heeft tot vervoer over langere afstand, een domein waarop de spoorwegen normaal gezien performanter zijn. Er moet een voluntaristisch beleid komen.

België is een van de beste voorbeelden tot welke resultaten dergelijk beleid kan leiden. Dankzij de stijgende overheidsdotatie en het beleid inzake binnenlands reizigersvervoer kan de NMBS stijgende cijfers voorleggen. Niet alleen het aantal reizigers maar ook het gecombineerd vervoer groeit. De cijfers van de NMBS horen bij de hoogste van Europa. De resultaten zullen alleen maar verbeteren als alle geplande werken voltooid zijn.

De NMBS is het niet eens met de uitspraak van de Europese Commissie dat alle maatregelen van het witboek uitgevoerd zijn. De aanpak van het witboek om de spoorwegen een groter marktaandeel te geven, was gesteund op drie verschillende pijlers: de liberalisering, massale investeringen in de spoorinfrastructuur, de invoering van infrastructuurheffingen. De liberalisering, zelfs van het nationale goederenvervoer, is gerealiseerd. De spoorwegmaatschappijen zijn grondig geherstructureerd. De twee andere pijlers zijn nog niet eens aangevat. In sommige landen zoals België zijn er wel grote investeringen in de spoorinfrastructuur gebeurd. De resultaten ervan zijn nu al zichtbaar. Op het vlak van infrastructuurheffing zijn de realisaties pover.

De resultaten van de besprekingen over het eurovignet zijn teleurstellend. De Europese Commissie moet tegen midden 2008 een methodologie voorstellen om de externe kosten van vervoer in te schatten. De NMBS hoopt dat het de bedoeling is om die externe kosten via een heffing te internaliseren. Er ontbreekt echter een Europese visie over de infrastructuurheffing. Wat moet die precies inhouden? Dat mag immers niet enkel in Vlaanderen of België beslist worden. Op dat vlak blijft Europa achterwege.

Zoals de transportsector – ik was heel verrast dat te horen – pleiten we voor een veralgemeende infrastructuurheffing met internalisering van de externe

kosten. Tot nog toe kunnen de milieuvoordelen van het spoorvervoer niet in rekening worden gebracht.

2. Bespreking

De heer Jan Peumans: Vindt de spreker dat de investeringen in de spoorwegen altijd rationeel zijn? Zijn er geen investeringen waarvan de economische meerwaarde onduidelijk is?

Het mobiliteitsbeleid is een Vlaamse aangelegenheid. Zouden de spoorwegen ook niet beter geregionaliseerd worden? Wat bedoelt de spreker met de voluntaristische politiek van de Vlaamse en federale regering? Voluntarisme is een veel misbruikte term, zeker op federaal niveau. Wat vindt u van de kritiek van de vrachtwagensector over de kwaliteit van de dienstverlening van de NMBS? De NMBS doet grote inspanningen voor het reizigersvervoer maar laat steken vallen bij het goederenvervoer.

Mevrouw Marie-Ghislaine Henuset: De NMBS is zich bewust van de problemen en werkt aan een verbetering van de dienstverlening. Desondanks spreken de cijfers voor zich, voor diegenen die echt in de spoorwegen geloven, werkt het.

Een voluntaristisch beleid is voor mij een kwestie van investeringen maar ook van steun, van zowel de federale overheid als van de gewesten. De gewesten hebben bijvoorbeeld sommige infrastructuurwerken geprefinancierd.

De heer Jan Peumans: Het project voor het station van Luik verslindt enorm veel geld en komt niet eens voor in de top 20 van dringende stationsprojecten. Dat is geen juiste bestedingskeuze.

Het containervervoer van linker- naar rechteroever in de Antwerpse haven is veel dringender. De Liefkenshoekspoortunnel had er al vijf jaar moeten zijn. Nu heeft men dan een systeem van cofinanciering uitgevonden, waarbij een Brussels en een Waals dossier gekoppeld worden aan een Vlaams dossier. Dat is een slecht systeem. Het project had gefinancierd moeten worden met de normale middelen die Vlaanderen eigenlijk toekomen.

Mevrouw Marie-Ghislaine Henuset: Alle NMBS-investeringen moeten voldoen aan de 60-40-verdeling. De investeringsplannen zijn zowel door de federale staat als door de gewesten besproken. Ik hoop dat alle investeringen toch een zeker nut hebben, zo niet zouden er geen resultaten zijn. Ook wij kampen met capaciteits- en congestieproblemen. Investeren in stations zijn ook bedoeld voor de verbetering van de vervoersstromen. Er is trouwens

ook aanzienlijk geïnvesteerd in het station van Antwerpen.

De heer Jan Peumans: Dat is wafelijzerpolitiek. In 2004 heeft Vlaanderen trouwens zijn 60 percent niet gekregen.

De heer Bart Martens: Ten tijde van de TGV-investeringen werd gezegd dat het de bedoeling van die verbindingen was om een marktaandeel af te snoepen van de korte afstandsvluchten. Dat zou een positieve bijdrage moeten leveren voor het leefmilieu. In hoeverre is dat gelukt? Zou het marktaandeel van het vliegverkeer op die afstand nog dalen als het niet meer kan genieten van de positieve discriminatie zoals het ontbreken van accijnzen op kerosine en van btw op vliegtickets?

Voor de conventionele pollutanten zoals stikstofdioxide, vluchtige organische stoffen, deeltjes enzovoort, zou men beter de focus verleggen van het wegtransport naar de andere modi. Zo zou men de diesellocomotieven schoner kunnen maken door meer investeringen. Wordt daar werk van gemaakt door bijvoorbeeld roetfilters of katalysatoren te installeren of door het gebruik van andere brandstoffen zoals bio-brandstoffen? Voor de klassieke pollutanten kan de transportsector ten gevolge van de strengere euro-normeringen wel goede resultaten voorleggen.

Mevrouw Marie-Ghislaine Henuset: De cijfers over de TGV staan in de mededeling van de Europese Commissie. De TGV is goed voor bijna 25 percent van internationaal vervoer per spoor. Het is dus zeker dat het spoor, dankzij de TGV, een deel van het marktaandeel van de luchtvaart heeft overgenomen. Dat is op internationaal vlak. Die trend zal voortgezet worden. Binnenkort wordt de verbinding tussen Frankrijk en Duitsland ingehuldigd en ook op die route zal het spoor een groter marktaandeel verwerven.

De EU-vertegenwoordiger toonde ook cijfers over de vervanging van de diesellocomotieven. De CO₂-emissie van het wegvervoer is duidelijk blijven stijgen en van het spoorvervoer blijven dalen. Dat is zeker het gevolg van de vervanging van diesellocomotieven door elektrische locomotieven. De NMBS heeft vorige week nog 60 elektrische locomotieven besteld. Het wordt dus alsmear beter.

V. COMMENTAAR VANUIT DE SECTOR VAN DE BINNENVAART – TOELICHTING DOOR DE HEER LEO CLINCKERS, GEDELEGEERD BESTUURDER WATERWEGEN EN ZEEKANAAL

De heer Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder Waterwegen en Zeekanaal: De verhoudingen van de binnenvaart in Vlaanderen en in Europa verschillen. Vlaanderen telt meer dan 1000 km bevaarbare binnenvaartwaterwegen, met twee waterwegbeheerders. De binnenvaart kan bogen op 57 percent groei in vervoerde tonnage op tien jaar tijd. Het containervervoer is gestegen tot meer dan 450.000 TEU. Dat is een belangrijk marktaandeel. De modal split in tonnage bedraagt zo'n 20 percent. Het transitvervoer is minder gestegen dan het nationale transport. De inspanningen om de rol van de binnenvaart voor de eigen verwerkende industrie te vergroten, hebben dus effecten gehad.

De onderhoudskosten van de voorbije jaren bedragen gemiddeld 50 à 60 miljoen euro voor 70 miljoen ton, vervoerd over de waterwegen. De kost aan de gemeenschap belooft dus ongeveer 0,7 euro per vervoerde ton. Dit zijn de kosten voor de instandhouding van het netwerk.

Volgens een VITO-studie bedraagt de CO₂-uitstoot van een binnenvaartschip per tonkilometer slechts een vierde van een vrachtwagen. In fileverkeer loopt dit op tot een zevende. Met binnenvaartstimulerende maatregelen zal de CO₂-besparing oplopen tot een extra besparing van 200.000 ton per jaar. Het is bekend dat de binnenvaart op het vlak van uitstoot goed scoort, maar het is evenzeer belangrijk dat, zoals in het wegvervoer, er ook maatregelen genomen worden door de sector zelf om de motoren zuiniger en minder vervuilend te maken.

De externe kosten kunnen per tonkilometer uitgedrukt worden. De vermeden milieukost van de binnenvaart bedraagt, zelfs in een voorzichtige raming, nagenoeg het dubbele van de onderhouds- en exploitatiemiddelen die aan de waterweg worden gespendeerd.

De grafiek over de relatie tussen binnenvaart en verwerkende industrie vertoont seizoensgebonden schommelingen. Er blijkt echter een belangrijke correlatie van circa 78 percent tussen de trafieken op de waterwegen en de evolutie van de verwerkende industrie. Op te merken valt dat het vervoer via de waterweg sneller stijgt dan de industriële productie. Dit wijst op het toenemende succes van de binnenvaart voor het goederenvervoer.

De Vlaamse waterwegbeheerders verheugen zich er over dat de Europese Commissie pleit voor een inte-

grale aanpak met nadruk op duurzame transportmidelen. Ze wensen hun bezorgdheid uit te drukken over het feit dat in deze tekst de modalshiftidee en desbetreffende maatregelen verlaten worden ten voordele van het nieuwe begrip comodaliteit. Er dient voldoende aandacht te blijven voor een modal shift van het goederenvervoer over de weg naar meer duurzame transportmodi zoals het spoor en de binnenvaart.

Een modale verschuiving kan immers een belangrijke bijdrage leveren tot het bereiken van de Kyoto-doelstellingen, het realiseren van een betere milieukwaliteit, het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers en het leefbaarder maken van de omgeving. Bovendien is het Vlaamse grondgebied door zijn lage ligging kwetsbaarder voor zeespiegelwijzigingen en stormvloed en is dus Kyoto belangrijker voor Vlaanderen dan voor hoger gelegen regio's. Vermits de modal shift bij uitstek bijdraagt tot het beheersen van de broeikasgassen, is dit gegeven extra belangrijk voor het Vlaamse Gewest.

Beide benaderingen, zowel modal shift als comodaliteit verdienen een reële kans. De idee van de Europese Commissie om een optimalisatie van de vervoersmodi en de deur-tot-deurbenadering te bewerkstelligen via de multimodale logistieke ketenbenadering verdient alle steun.

Inspelend op de aandachtspunten van de tussentijdse evaluatie van het witboek zijn de Vlaamse waterwegbeheerders voorstander van de uitbouw van een gedegen logistieke vervoersketen binnen een intermodale aanpak. Specifiek is het aangewezen om marktprospectie, marketing en promotieactiviteiten te ondersteunen bij het ontwikkelen van deur-tot-deurvervoersconcepten die van het vervoer te water gebruikmaken.

Het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart kan nog opgevoerd worden door een subsidie voor de bouw van zuinigere motoren. De tussentijdse evaluatie van het witboek heeft via het ondersteunen van het Naiades-programma, ook aandacht voor de kleine waterwegen. Investeren in kleine schepen en kleinere waterwegen moet dan ook worden gepromoot. Daardoor kan niet alleen het netwerk van waterwegen verfijnd worden en worden meer economische centra bereikbaar voor het vervoer te water, maar is het ook mogelijk om kleinere partijen goederen via de waterweg te vervoeren. Bovendien kunnen kleinere schepen bij lage waterstanden de continuïteit van de scheepvaart op een economisch rendabele wijze verzekeren.

De Vlaamse waterwegbeheerders steunen ook het Naiades-programma van de Europese Commissie. Door het Naiades-programma ontstaat er een Euro-

pees draagvlak voor de verdere integratie van de Vlaamse binnenvaart in het multimodale vervoersnetwerk en de globale logistieke keten. De Vlaamse waterwegbeheerders rekenen er dan ook op dat de in het Naiades-programma opgenomen maatregelen, hoewel ze niet expliciet in de mededeling worden herhaald, volledig zullen worden uitgevoerd. Echter wordt andermaal vastgesteld dat de mededeling geen gewag maakt van het ter beschikking stellen van middelen die voor de uitvoering van die maatregelen nodig zijn.

De energie-efficiëntie die beoogd wordt, kan het best gerealiseerd worden door een modal shift naar die modus die de verplaatsing met de kleinste hoeveelheid energie tot stand kan brengen. De verplaatsing van één ton over één kilometer gebeurt in de binnenvaart met de minste hoeveelheid energie.

Investeren in milieuvriendelijke schepen houdt ook in, investeren in motoren met een hogere energie-efficiëntie waardoor de binnenvaart zich nog duidelijker als dé milieuvriendelijke modus kan profileren. Dergelijke motoren zijn trouwens reeds beschikbaar, in het bijzonder in Vlaanderen. We zien niet in waarom de inspanningen voor vrachtwagens niet mogelijk zouden zijn voor schepen.

Het tussentijdse rapport besteedt bijzondere aandacht aan de optimalisering van de infrastructuur van het netwerk. Aan het optimaliseren van het trans-Europese waterwegennetwerk, waaronder begrepen het vervolledigen en het wegwerken van bottlenecks, moet ook in Vlaanderen verder worden gewerkt. De Europese Commissie heeft daarvoor zelf een aantal prioritaire projecten geselecteerd. Voor Vlaanderen is de Seine-Scheldeverbinding, waarvan het Seine-Schelde-Westproject en dus de verbinding met Zeebrugge een belangrijk aspect is, een cruciaal project om op een duurzame wijze de economische groei van onze regio veilig te stellen en het binnenvaartnet centraler te positioneren in het Europese binnenvaartnet.

Andere projecten situeren zich op het zeekanaal Brussel-Schelde en het Albertkanaal in het vak Wijnegem-Antwerpen. Daarbij moet veel aandacht gaan naar het verhogen van bruggen om de containervaart met meer lagen mogelijk te maken. Voor een goede ontsluiting van de waterweg moeten goed uitgebouwde intermodale knooppunten gerealiseerd worden.

Ten slotte wordt vastgesteld dat de TEN-netwerken eigenlijk geen statuut hebben gebaseerd op een richtlijn die de functie van het netwerk en de operationa-

liteit vaststelt en verzekert. De waterwegbeheerders pleiten voor dergelijke richtlijn.

Om de infrastructuur te optimaliseren, zullen er financieringsbronnen aangesproken moeten worden. Een actie uit het tussentijdse rapport is beroep doen op de financieringsbronnen van de TEN-begroting. De Vlaamse waterwegbeheerders verheugen zich over dit aanbod en rekenen op substantiële Europese middelen voor investeringen in waterwegen.

Met aandacht wordt kennis genomen van de intentie van de Europese Commissie om een model te ontwikkelen voor het berekenen van alle kosten van de modi teneinde die volledig te kunnen doorrekenen. Het tussentijdse rapport heeft bijzondere aandacht voor de heffing van tol voor het gebruik van de infrastructuur via intelligente heffingssystemen. Het in rekening brengen van de externe kosten, het internaliseren van die kosten, is immers een belangrijk instrument om de vervoersvraag te beheersen en zo de negatieve impact van transport te beperken.

De visie van de Europese Commissie op het aanwenden van de inkomsten uit intelligente heffingen mag niet te eng zijn. Die inkomsten moeten ons inziens kunnen ingezet worden in het globale vervoerssysteem.

De Vlaamse waterwegbeheerders zijn het ermee eens dat er slimme technologieën moeten worden geïntroduceerd om de logistieke keten multimodaal en intermodaal te organiseren en om zowel de waterwegbeheerder als de binnenvaartondernemer een instrument te bezorgen om het waterwegtransport efficiënt tot stand te brengen.

Het ontwikkelen en implementeren van het RIS (River Information Services) is nodig. Via het RIS zal een duidelijk inzicht verschaft worden in de actuele verkeersstoestand. Bovendien krijgt de netwerkbeheerder belangrijke informatie voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Ook het belang van tracking & tracing in het bijzonder voor het afstemmen van de logistieke ketens op elkaar en de potentiële sociaaleconomische en ecologische baten die hieruit voortvloeien, dient benadrukt te worden.

In Vlaanderen is de verkeersopvolging en de verkeerssturing op de waterweg opgenomen in het totale RIS/GWS project (Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing) waarin naast de RIS-ontwikkeling, met inbegrip van tracking & tracing, ook de automatisering van de bediening van de beweegbare kunstwerken, de afstandsbediening, de telematica en de infrastructurele uitrustingsstools zijn opgenomen. Het gehele concept van het RIS, gekoppeld aan een gemoderniseerde waterweguitrusting, zal het mogelijk maken om de scheepvaart maximaal

vlot en veilig te begeleiden en de verkeersafwikkeling te sturen.

Mijn sector steunt de visie van het witboek. Het vervoer te water is een goedkope modus, zowel voor de gebruiker, als voor de overheid als voor het leefmilieu. Vlaanderen is door de natuur en door zijn geschiedenis begunstigd met een dicht waterwegnetwerk. We pleiten er dus voor om die meevaller in de geest van de EU-mededeling en in de geest van de comoditeit maximaal te exploiteren.

VI. COMMENTAAR VANUIT HET BELEID

1. Toelichting door minister Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal niet het volledige mobiliteitsbeleid toelichten maar me beperken tot een aantal opmerkingen. Zou Europa op het vlak van transport evenveel bevoegdheden hebben en even voluntaristisch optreden als op het vlak van milieu, dan zou de modal shift al heel wat verder staan. Als de EU begint met groen- en witboeken, weten we meestal hoe laat het is. Die boeken bevatten weliswaar mooie visies, die eventueel de basis kunnen vormen van subsidiekanalen, maar de reglementen en richtlijnen blijven dan vaak beperkt. Zo is het ook voor het mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering heeft ook kritiek bij het standpunt van de Europese Commissie over infrastructuurheffingen. Via het Belgische niveau heeft de regering meermaals aangedrongen op een meer ecologische oriëntering van die heffingen, met veel meer aandacht voor externe kosten en voor kwetsbare gebieden zoals stedelijke gebieden. Spijtig genoeg is dat niet aanvaard.

Europa heeft te weinig ambitie en te weinig bevoegdheden om verdere stappen te zetten. Daarom werken Vlaanderen en Nederland aan een eigen systeem. Verschillende systemen zijn voor de vervoers- en transportsector niet altijd even goed. De hoorzitting was heel interessant, maar toch mis ik een aantal inzichten. Dat heeft allicht te maken met het korte tijdsbestek.

Vlaanderen heeft een aantal punten onder de aandacht van de Europese Commissie gebracht, waarover vandaag weinig gezegd is. In het witboek staan een aantal duidelijke doelstellingen in verband met verkeersveiligheid. We zitten op schema om de doelstellingen te halen, maar een en ander begint wel te haperen. Vlaanderen zal een tandje moeten bijsteken. We zijn volop bezig met een nieuwe planning

voor verkeersveiligheid. Die zal nog dit voorjaar besproken worden in het parlement.

De transportsector zegt terecht dat de modal split niet of te weinig gehaald is. Daar bestaat geen twijfel over. Er zijn echter twee kleine lichtpuntjes, namelijk de stijging van de binnenvaart en de lichte daling van het personenvervoer over de weg die blijkt uit de benchmarking met Nederland. Er is echter nog heel wat werk. Vlaanderen heeft de Europese Commissie gezegd dat het niet akkoord is met het loslaten van de modal split. Ook in het mobiliteitsplan Vlaanderen staan er duidelijke doelstellingen over de modal split. De Vlaamse Regering staat daar nog altijd achter.

De regering is het niet eens met de uitspraak van de transportsector dat economische groei onmogelijk is zonder een gelijkaardige of grotere groei van het transport op de wegen. De Vlaamse Regering hanteert een andere doelstelling die trouwens ook in 'Vlaanderen in Actie' staat. Uiteraard pleit de regering voor economische groei, maar die is alleen maar mogelijk als de band met meer wegtransport verbroken wordt, zo niet komt er een stop aan de groei. Dat wordt door niemand bepleit. De ruimtelijke ordening en de ecologische grenzen van het stedelijke gebied dat Vlaanderen is, maken het noodzakelijk om economische groei en wegtransportgroei los te koppelen. Daarom is het nodig dat ook de transportsector blijvende inspanningen doet voor de CO₂-reductie.

De regering zal kortelings bijkomende inspanningen doen voor duurzame mobiliteit en voor modal split, door een betere planning en door het mobiliteitsdecreet. IJveren voor modal split vraagt moedige beslissingen.

2. Bespreking

De heer Jul Van Aperen: Hoe wil de Vlaamse Regering de modal shift realiseren? Ongeveer 85 percent van de goederentransporten gebeuren momenteel over een afstand van minder dan 150 kilometer. Daarenboven gebeurt 75 percent daarvan over een afstand van minder dan 75 kilometer. Welke maatregelen wil de minister nemen?

De heer Jan Peumans: Het wegvignet staat gelijk met een ordinaire belasting en is allesbehalve ecologisch. Zullen de Vlaamse burgers na de invoering van Galileo in 2011 geconfronteerd worden met een ander systeem van rekeningrijden?

De tonnage vervoerd over de Vlaamse waterwegen, daalt. Die trend zal zich voortzetten. De warmwalse-rijen in de Maasvallei zullen sluiten in 2009, dan zal

het vervoer over de waterwegen nog eens fors dalen. De waterwegen zijn goed voor bulkvervoer. Als een afnemer van dergelijk vervoer stopt, daalt het vervoer via de waterweg. Het zou spijtig zijn als de tegenstanders dat als een argument tegen de waterwegen zouden gebruiken. Vlaanderen heeft nochtans, terecht, sinds 1998 een geweldige progressie gemaakt.

De knik in de modal split die blijkt uit het benchmarkrapport, is heel marginaal. Er is dus zeker nog geen sprake van een verschuiving.

De heer Bart Martens: Een slimme kilometerheffing zal het gedrag meer sturen dan een forfaitaire heffing zoals het wegvignet. Anderzijds zeggen de Nederlanders zelf dat ze er voor 2012 niet mee kunnen beginnen. De aanlooptijd voor het operationaliseren van het systeem is vrij lang. Daarom denk ik dat het verkeerd zou zijn om de onbetaalde factuur tot zo lang open te laten staan. Als een wegvignet ervoor zorgt dat het transitverkeer, verkeer door Vlaanderen en dus niet voor Vlaanderen, mee betaalt voor de kosten die het hier veroorzaakt, net zoals onze eigen weggebruikers die kosten betalen, moeten we daar snel mee op de proppen komen.

Professor Proost pleit voor een congestieheffing op congestiegevoelige invalswegen naar grote agglomeraties. In welke mate verschilt dat van een goed parkeerbeleid in steden? Kan een aanpassing van het parkeerbeleid niet hetzelfde effect bereiken? Als automobilisten het parkeren in congestiegevoelige gebieden voelen in hun portefeuille, zullen ze allicht meer geneigd zijn om de trein of de tram te nemen.

We moeten inderdaad oog hebben voor het feit dat een aantal binnenvaarttrafiekken zullen stoppen omdat de warmwalserij van Arcelor er ook mee stopt. De binnenvaart zal zich op nieuwe trafiekken moeten enten. Daarom pleziert het mij in de grafieken te merken dat de trafiek van de twintigvoetcontainers (TEU's) stijgt. Ik denk dat de aanpassingen aan het Albertkanaal juist voor die transportvormen bedoeld zijn. We moeten er ook voor zorgen dat de stijging van het binnenvaarttransport het wegtransport en niet het spoortransport vermindert.

Uit een studie van de Nederlandse Betuwelijn bleek dat 80 percent van de trafiek van de binnenvaart zou komen. Binnenvaart en spoor moeten niet elkaar maar vooral het wegtransport beconcurreren. Daarom zijn er een aantal bijkomende ontradende maatregelen zoals een verdere internalisering van de externe kost van het wegvervoer, nodig. Dat kan door op termijn over te schakelen van het eurovignet naar het Duitse systeem van de kilometerheffing. Allicht kunnen we profiteren van het leergeld dat de Duitsers betaald hebben. Hun tol is immers pas jaren na

de geplande datum in voege getreden. Voor een doorvoerregio als de onze kan een kilometerheffing voordelen opleveren. Ik ben het ermee eens dat een goede controle nodig is.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik ben alleen bevoegd voor de planning via het Mobiliteitsplan Vlaanderen, door 'Vlaanderen in Actie' wordt de hele Vlaamse Regering gevat. De oplossing voor de modal shift is een geïntegreerde aanpak van de volledige regering. Een goede start is allicht het bestuderen van de economische gegevens zoals de laaden en lostijden. Vlaanderen moet durven nadenken over het soort van logistieke activiteiten en toegevoegde waarde, het wenst. Pas dan kan het beoordelen of de afgelegde kilometers zinvol zijn. Dergelijk langetermijnbeleid is nodig.

Ook het locatiebeleid, niet in het minste voor logistieke activiteiten, is belangrijk, vandaar de mobiliteitseffectrapportage. Dat is verbonden met ruimtelijke ordening, de ontwikkeling van de waterwegen, de ambitie van Vlaanderen voor meer zeggenschap over het spoor enzovoort. Het beleid moet zich concentreren op heel veel aspecten. Ongebreidelde economische groei gekoppeld aan ongebreidelde groei van het wegtransport, zal ervoor zorgen dat het verkeer binnenkort gewoon stilstaat en dat Vlaanderen geen ademruimte meer heeft. Er zijn dus grenzen. Dat is de opdracht van de Vlaamse Regering. 'Vlaanderen in Actie' kent die taak trouwens toe aan verschillende ministers.

Dat betekent niet dat de regering de idee van Vlaanderen als logistieke poort van Europa opgeeft. Ze zegt enkel dat die ambitie maar kan waargemaakt worden als het op een duurzame manier gebeurt. Onder meer de transportsector pleit voor nieuwe infrastructuur, maar los van de financiële consequenties is het maatschappelijke draagvlak te klein om openbare ruimte in te nemen met grote infrastructuurprojecten. Ook op dat vlak is realiteitszin nodig.

Er is nogal wat begripsverwarring tussen wegvignet en eurovignet. Het wegvignet is geen primair verkeerssturend instrument. Het zal gebruikt worden om mensen die vandaag niet meebetalen toch te laten bijdragen. Dat geldt niet voor de categorieën die onder het eurovignet vallen. Daarvoor zijn er een aantal mogelijkheden. Ofwel maken we het eurovignet zo snel mogelijk elektronisch zodat het kan gecontroleerd worden op dezelfde wijze als het wegvignet; ofwel kiezen we voor rekeningrijden voor de professionele transportsector. Ik ben het ermee eens dat dergelijk systeem best minstens voor de hele Benelux geldt. Het zijn echter twee gescheiden discussies. Het wegvignet is voor personenvervoer, het eurovignet voor vrachtvervoer. De vrachtwagens van 3.5 tot 12 ton zijn nog een onbesliste kwestie.

De daling van het personenvervoer over de weg is inderdaad marginaal, maar staat in contrast met de sterke stijging in Nederland en in de andere omringende landen. We weten nog niet of de daling structureel is. Dat moeten we zeker onderzoeken, maar het is wel hoopgevend.

De verslaggever,

Frans PEETERS

De voorzitter,

Marc VAN DEN ABELEN