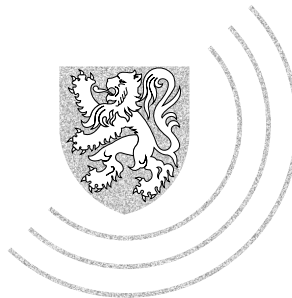


V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **251** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 20 november 2009 (2009-2010)

Gedachtewisseling

over grensoverschrijdende thema's
met een delegatie van de Vaste Commissie
voor Verkeer en Waterstaat
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
van Nederland

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroy;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marcus Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

INHOUD

I.	Inleiding.....	4
II.	De verdieping van de Westerschelde.....	4
	1. Uiteenzetting door de heer Ludwig Caluwé.....	4
	2. Bespreking.....	5
III.	Grensoverschrijdend spoorvervoer.....	8
	1. Uiteenzetting door de heer Jan Penris	8
	2. Bespreking.....	8
IV.	Tolheffing en kilometerbeprijzing.....	8
	1. Uiteenzetting door de heer Bart Martens	9
	2. Bespreking.....	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken ontving op 21 oktober 2009 een delegatie van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van Nederland. De delegatie bestond uit de heer H. (Rikus) Jager, voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, de heer J.J.G.M. (Jack) Biskop, vice-voorzitter van de Contactgroep België, de heer F.J.F.M. (Frans) de Nerée tot Babberich, lid van de Contactgroep België, de heer A.J. (Ad) Koppejan, de heer A.J.W. (Jan) Boelhouwer, mevrouw H. (Helma) Neppérus, de heer H.J. (Hugo) Polderman, de heer P.P.E. (Paul) Lempens, en de heer Ivo Snee, commissiegriffier.

Op een gezamenlijke commissievergadering werd een gedachtewisseling gehouden over grensoverschrijdende thema's. De heer Ludwig Caluwé gaf een inleidende beschouwing over de verdieping van de Westerschelde; de heer Jan Penris over het grensoverschrijdend spoorvervoer, en de heer Bart Martens over de plannen voor tolheffing en kilometerbeprijzing.

I. INLEIDING

Na de verwelkoming door voorzitter *Jan Peumans* neemt de heer *Rikus Jager* het woord namens de Nederlandse delegatie. Hij vindt het van buitengewoon groot belang dat beide commissies geregeld van gedachten wisselen over onderwerpen die beide landen aanbelangen. Hij herinnert aan het bezoek van een delegatie van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement in november 2007 aan de Tweede Kamer. Het moment voor een tegenbezoek op uitnodiging van het Vlaams Parlement is goed gekozen gezien een aantal dossiers waarin Vlaanderen en Nederland allebei belangen en verplichtingen hebben, in een stroomversnelling zijn geraakt of in gang schieten.

In 2007 is er gesproken over kilometerbeprijzing, al of niet in Beneluxverband, het Eurovignet, de Westerschelde, de IJzeren Rijn en het grensoverschrijdend spoorvervoer in het algemeen. In het verlengde hiervan is toen ook van gedachten gewisseld over de ietwat stroperige procedures waarmee die infrastructuurprojecten in Nederland omgeven zijn. De A4 Midden Delfland, waarvan de aanleg reeds veertig jaar gelden is gestart in Nederland, en die nu eindelijk wordt voortgezet, gold daarbij als voorbeeld. Daarbij is het niet uitgesloten dat door allerlei mogelijke procedures de voltooiing nog tien jaar op zich zal laten wachten.

Een van de leden van de Vlaamse delegatie merkte toen fijntjes op dat hij daaruit begreep dat de IJzeren Rijn er ooit nog wel zou komen, maar dat dit wel nog vijftig jaar kon duren. In het recent verleden zijn Vlaanderen en Nederland geconfronteerd met verdragen in de uitvoering van de wederzijdse afspraken. De heer Jager realiseert zich dat dit de goede banden tussen Vlaanderen en Nederland onder druk heeft gezet. Hij hoopt dan ook dat de ontmoeting ertoe kan bijdragen het wederzijdse begrip voor elkaars standpunten te vergroten en tevens een zetje kan geven aan de besluitvorming en de voortgang met betrekking tot de dossiers die zullen worden besproken.

Van zijn kant hoopt voorzitter *Jan Peumans* dat er tussen beide parlementen wellicht gemakkelijker van gedachten kan worden gewisseld dan tussen beide regeringen.

II. DE VERDIEPING VAN DE WESTERSCHELDE

1. Uiteenzetting door de heer Ludwig Caluwé

De heer *Ludwig Caluwé* herinnert eraan dat eind de jaren negentig de Belgische premier Jean-Luc Dehaene aan de Nederlandse eerste minister Wim Kok het verzoek richtte voor

een extra verdieping van de Westerschelde. Het Nederlandse antwoord was dat men de kwestie wel in overweging wou nemen maar dan in een ruimer kader. De aspecten veiligheid voor de scheepvaart, overstromingsrisico en natuurbehoud wilde men mee onderzoeken. Men wou dus een algemene ontwikkelingsschets voor de Westerschelde en het omliggende gebied. En Nederland wou een gefaseerde aanpak, met een eerste fase in 2010.

Aan Belgische en Vlaamse zijde ging men daarmee akkoord. Men was het ermee eens om niet alleen aandacht te besteden aan de bevaarbaarheid van de Westerschelde maar ook aan de hele ontwikkeling van het estuarium in de toekomst. Dat heeft ertoe geleid dat de Vlaamse en de Nederlandse regering samen in 2005 een Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium hebben vastgesteld. Deze ontwikkelingsschets geeft op strategisch niveau aan, welke projecten en maatregelen moeten worden gerealiseerd om de Schelde tegen 2030 veilig, toegankelijk en natuurlijk te maken.

De eerste fase, tot 2010, hield enerzijds de verdieping van de Westerschelde door het uitschakelen van een aantal drempels in. Het was de bedoeling een vrije, niet aan het getij gebonden vaart mogelijk te maken voor schepen met een diepgang van 14,1 meter. Anderzijds werden daaraan een aantal maatregelen gekoppeld om de scheepvaartveiligheid te garanderen, het risico op overstromingen te verminderen en de natuurwaarden van het estuarium in stand te houden.

Op grond van die ontwikkelingsschets is dan een verdrag gesloten. Thans blijkt het niet zo gemakkelijk om dat verdrag in al zijn aspecten uit te voeren. De heer Caluwé heeft daar alle begrip voor omdat ook aan Vlaamse zijde moeilijke discussies moesten worden gevoerd over het al dan niet teruggeven van heel landbouwgrond aan de natuur. Spreker verklaart zich finaal verheugd dat de Nederlandse regering recentelijk de beslissing heeft genomen om het verdrag dan toch uit te voeren. Toch acht hij het onontbeerlijk zich grondig te beraden over de praktische uitvoering van die omzetting van landbouwgrond in natuur. Was iedereen voldoende bij het besluitvormingsproces betrokken? In het Vlaams Parlement is de Ontwikkelingsschets 2010 ruim aan bod gekomen. Zo is er in 2001 een hoorzitting daarover georganiseerd¹. Er was, nadat een consensus was bereikt na soms moeilijke debatten, voldoende besef van ‘de eieren die eraan moesten geloven om de gewenste omelet te bakken’.

De heer Caluwé vraagt zich af of bij de Nederlandse partners dat besluitvormingsproces even diepgaand is gevoerd.

2. Bespreking

De heer *Ad Koppejan* geeft toe dat er bij de Zeeuwse bevolking onvoldoende besef was van wat er aan natuurherstel en -compensatie werd verwacht in de verdragen. Men kwam pas laat op gang met de protesten. Het moet kritisch bekeken worden hoe daarmee in de toekomst kan worden omgesprongen. Er zijn heel wat grensoverschrijdende projecten waarin Nederland en Vlaanderen heel goed samenwerken. Hij heeft soms ook wel zijn vragen bij de manier waarop er in Nederland wordt omgegaan met Natura 2000. In dat licht zou hij graag tot wat meer uitwisseling komen met zijn Vlaamse collega's. Hoe kunnen wij het praktisch regelen dat wij zowel de natuur als de infrastructurele noden dienen en rekening houden met de gevoelens van de plaatselijke bevolking? De heer Koppejan is ervan overtuigd dat er nog veel te leren valt uit wat er gebeurd is. Het is zijn diepste wens dat er zo snel mogelijk kan worden begonnen met de verdieping van de Westerschelde.

De heer *Hugo Polderman* benadrukt dat het conflict dat zich nu afspeelt niet moet worden gedefinieerd in termen van de Belgen tegen de Nederlanders maar dat het meer gaat om een conflict tussen economische belangen en ecologische belangen. Hij wil niet de indruk

¹ Verslag: *Parl. St.* VI. Parl. 2000-01, nr. 684/4.

geven dat de leden van beide parlementen of de betrokken bevolkingen hier tegenover elkaar staan. Het gaat om een afweging tussen economie en ecologie, en men kan van mening verschillen over de vraag of die afweging goed is gemaakt.

Mevrouw *Helma Neppérus* meent dat er wel degelijk discussies zijn geweest en nog zijn tussen België en Nederland. Nederland moet voortaan beter nadenken. Dat de Westerschelde verdiept moet worden stond voor mevrouw Neppérus altijd vast: wat afgesproken is, moet je gewoon doen. Men moet wel beseffen dat wellicht binnen tien jaar zich de volgende discussie aandient. En een bijkomend probleem is het aspect natuurherstel, waarvan de regels niet altijd zo eenduidig zijn. Maar hoe dan ook oordeelt de fractie van mevrouw Neppérus, VVD, dat de afgesproken verdieping van de Westerschelde er moet komen, zelfs als daar een noodwet voor nodig is.

De heer *Jan Boelhouwer* verklaart dat ook de PvdA-fractie voorstander is van de afgesproken verdieping van de Westerschelde, zeker in relatie tot de andere afspraken die daarbij gemaakt zijn. Het was niet alleen een afspraak over verdieping, het was een totaalpakket. Dat totaalpakket was voor de partij van de heer Boelhouwer zeer acceptabel en het was ook zeer acceptabel voor Zeeland – het CDA van Zeeland bijvoorbeeld heeft dat pakket toen uitdrukkelijk omarmd in de provinciale staten. Uit de later ontstane tegenstand valt wel wat te leren. Natuurherstel zal altijd een heel complexe kwestie zijn die vaak pas aan het eind van de rit in beeld komt. Als dat zo georganiseerd wordt, is het risico niet denkbeeldig dat het op het eind van de voorbereiding dan toch nog fout kan aflopen. Het is goed dat de Nederlandse regering – zij het nogal laat – heeft nagegaan of er nog alternatieven waren voor de Hedwigepolder. Nu er geen alternatief blijkt te zijn, heeft het besluit om de verdieping door te voeren de volledige instemming van de PvdA-fractie.

De heer Boelhouwer voegt daaraan toe dat hij, als grensbewoner, wel het tromgeroffel heeft gehoord aan Vlaamse kant, maar hij heeft daar begrip voor.

Mevrouw *Annick De Ridder* bedankt de Nederlandse collega's voor de uitgebreide steun die te horen is voor het dossier van de Scheldeverdieping. Zij is verheugd over de recente beslissing van het Nederlandse kabinet om de verdragen na te leven. Wat de toekomst betreft, vraagt mevrouw De Ridder aan de Nederlandse delegatie hoe eventuele juridische obstakels die nog kunnen opduiken, zullen worden aangepakt. Zijn de Nederlandse collega's bereid eventueel noodwetgeving te overwegen?

Als voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat wil de heer *Rikus Jager* zich hoeden voor al te politieke uitspraken. Maar het is niet omdat het besluit van de regering er ligt, dat er omwille van de natuurwaarden geen bezwaren meer kunnen worden ingediend tegen de verdieping van de Westerschelde. De Raad van State zal moeten oordelen of die bezwaren gegrond zijn. De rechtspraak kan nog altijd een uitspraak doen die een andere kant opgaat dan het besluit van de regering. Maar anderzijds zijn er afspraken gemaakt, die ook zijn afgestemd met de Europese Commissie, en dan lijkt het goed te gaan. Dat ene percent kans dat een juridische procedure roet in het eten zou kunnen gooien, kan je evenwel nooit uitsluiten. Ook als er een noodwet komt, hebben milieuorganisaties te allen tijde toegang tot de rechter. De delegatievoorzitter verwijst daarbij naar het Verdrag van Aarhus². Dat verdrag is ondertekend door alle lidstaten van de Europese Gemeenschap.

De heer *Dirk de Kort* stelt vast dat ook in Nederland natuurherstel en -compensatie veel aandacht vragen bij grote infrastructuurwerken. Vlaanderen en Nederland hebben er samen belang bij om de toepassing van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn te eva-

² Verdrag van Aarhus: Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden.

lueren. Natuurherstel moet er komen, maar over de wijze waarop moet grondig worden nagedacht. Voor toekomstige grote infrastructuurprojecten moet bekeken worden of de vereiste natuurcompensatie in de onmiddellijke omgeving of elders kan gerealiseerd worden. Door die compensatie grensoverschrijdend te bekijken kunnen bepaalde problemen bij grote infrastructuurwerken vermeden worden.

De heer *Hugo Polderman* vraagt een onderscheid te maken tussen verschillende juridische procedures. Er is de procedure bij de Raad van State, die een voorlopige uitspraak heeft gedaan; die procedure loopt door. Daarnaast is er de kwestie van de grondverwerving in de Hedwigepolder. De eigenaar wenst die grond niet vrijwillig af te staan; dus wordt dat ook een juridische procedure. Over die procedures heeft het parlement niets te zeggen. De spreker denkt niet dat er in het Nederlandse parlement veel ambitie bestaat om met noodwetgeving de hele onteigeningswet overhoop te halen. Het is gecompliceerder dan men denkt.

De heer *Ad Koppejan* verduidelijkt dat voorbij de zomer is gezocht naar de snelste juridische weg voor het uitdiepen van de Westerschelde. Het afwachten van de definitieve beslissing van de Raad van State bleek een snellere weg te zijn dan in te grijpen met een noodwet. Die uiteindelijke uitspraak van de Raad van State wordt verwacht in januari 2010. Spreker heeft goede hoop dat de uitspraak gunstig zal zijn voor de uitvoering van de verdragen. Als het anders zou uitdraaien dan meent hij dat Nederland andere juridische wegen moet zoeken om alsnog die verdieping van de Westerschelde te realiseren. Zijn partij, CDA, is zich ten volle bewust van het grote belang van de uitdieping voor de Antwerpse haven.

Mevrouw *Helma Neppérus* vindt daarentegen dat een noodwet toch de snelste juridische weg is. Een dergelijke wet schept trouwens meer ruimte: men kan alvast beginnen aan het uitdiepen en voor het natuurherstel kan men later kijken hoe het in te vullen. Daarom heeft de VVD gepleit voor een noodwet. Maar de definitieve uitspraak van de Raad van State ligt zo dichtbij dat kon verwacht worden dat de raad zijn advies over die noodwet zou aanhouden tot na die uitspraak. Maar als die uitspraak negatief uitvalt, kan nog altijd worden teruggегреpen naar die noodwet.

De heer *Bart Martens* vraagt of er wel een uitspraak ten gronde moet komen van de Nederlandse Raad van State als de regering toch heeft beslist tot de ontpoldering over te gaan. Waarom zou men dan niet in dialoog met de natuur- en milieuverenigingen kunnen bekijken in hoeverre dit project tot voldoening van eenieder kan uitgevoerd worden? Dan hoeft niet de rechter de beslissing over de uitvoering te nemen. Dat is in het belang van de integrale benadering die in het verdrag vervat zit waarin toegankelijkheid, veiligheid en natuurbehoud evenzeer nagestreefd worden. Ook voor Vlaanderen is het geen optie alleen te gaan voor de bevaarbaarheid. De rivier moet ruimte krijgen om de toegenomen energie van de vloedgolf te verwerken; dat is ook van belang om stroomopwaarts in Vlaanderen het overstromingsrisico te beperken.

De heer *Bart De Wever* is van oordeel dat naast het ecologische en het economische toch ook het landsbelang en de concurrentie tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen spelen in deze kwestie. Het debat over de maritieme toegankelijkheid is nog niet gesloten en zal in de toekomst zeker opnieuw opflakkeren. Rekening houdend met de lange tijd die het gevegd heeft om het huidige akkoord af te sluiten en gezien de moeilijkheden om het uit te voeren, pleit de heer De Wever voor een soort structureel overleg tussen beide parlementscommissies.

Voorzitter *Jan Peumans* steunt het voorstel van de heer De Wever om beide commissies op geregelde tijdstippen bijeen te brengen voor een meer structureel overleg over grensoverschrijdende thema's.

De heer *Rikus Jager* sluit zich daarbij aan en verklaart zich een groot voorstander van een jaarlijkse ontmoeting. Een dergelijke afspraak heeft de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat al gemaakt met de collega's van Noordrijn-Westfalen – met wie onder meer het thema van de IJzeren Rijn wordt besproken – en van Berlijn. De voorzitter belooft een voorstel in die zin te doen op het eerstvolgende procedureoverleg van de Vaste Commissie.

Terugkomend op de procedurele aspecten van het dossier Westerschelde wijst de heer Jager erop dat het Tracébesluit dat de Nederlandse regering nog moet nemen voor de verdieping van de Westerschelde, thans aanmerkelijk wordt versneld door de Crisis- en herstelwet die momenteel in de Tweede Kamer in behandeling is. Hij vraagt zich dan ook af of een nood- of spoedwet nog nodig zal zijn voor vergelijkbare kwesties in de toekomst.

III. GRENSOVERSCHRIJDEND SPOORVERVOER

1. Uiteenzetting door de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* noemt het dossier van het grensoverschrijdend spoorvervoer, dat een multilateraal aspect heeft, complexer dan de Scheldeverdieping, een bilaterale kwestie. Vlaanderen is niet bevoegd voor het spoorwegvervoer, dat federaal geregeld wordt. Bovendien doorloopt de IJzeren Rijn drie landen: Vlaanderen, Nederland en Noordrijn-Westfalen. Dat maakt het dossier heel complex. Het zou wel eens een veertigjarenplan kunnen worden. Het lid wijst er evenwel op dat Vlaanderen en Nederland elkaar met betrekking tot de spoorwegen ontmoeten in meer dan een dossier. Het gaat niet alleen over de IJzeren Rijn, die heel belangrijk is voor de ontsluiting van de Antwerpse haven. Er zijn ook de hogesnelheidslijn (HSL) en de goederenspoorlijn 11. Wat dat laatste project betreft, hebben de havens van Vlissingen en Moerdijk alle belang bij een goede aansluiting op het spoorwegnet in zuidelijke richting. Voor de goederenspoorlijn 11 en de HSL moet ook Vlaanderen bepaalde engagementen nemen.

“Wij zijn de kwaadste niet;” verklaart de heer Penris, “Vlaanderen is altijd heel inschikkelijk geweest”. Hij verwijst naar het HSL-tracé dat door Vlaanderen is goedgekeurd en waarbij de Nederlandse wensen zijn ingewilligd. Er is daarvoor zelfs een extra tunnel onder een groot stuk van Antwerpen gebouwd. Vlaanderen is evengoed bereid te doen wat Nederland vraagt voor de goederenlijn 11. Het lijkt de spreker daarom niet meer dan billijk dat ook Nederland wat toeschietelijker wordt in het dossier van de IJzeren Rijn.

Ook het dossier IJzeren Rijn is gebaseerd op internationale verdragen, onder andere het Scheidingstractaat van 1839 maar ook een uitspraak van het Nederlandse Permanent Arbitragehof in Den Haag, dat Vlaanderen in dat dossier in het gelijk heeft gesteld. De heer Penris hoopt dat aan Nederlandse zijde de spreuk van Grotius in ere wordt gehouden die zegt ‘pacta sunt servanda’.

2. Bespreking

Mevrouw *Helma Neppérus* zou hetzelfde hebben gezegd als zij aan de andere kant had gezeten. Maar alhoewel dat arbitragecollege dat inderdaad heeft besloten, staat daarmee nog niet vast hoe vlug het tot realisatie komt. Er zijn heel wat andere regels en regeltjes die een vlotte afwikkeling van het dossier verhinderen. De Vlaamse collega's hebben gelijk als zij aan de Nederlandse delegatie vragen om de voortgang van het project te bewaken. Mevrouw Neppérus voegt daaraan toe dat de regel om de baten af te wegen tegen de kosten in dit geval niet meer gevolgd wordt. Maar regels van inspraak kunnen niet omzeild worden. Die regels mogen evenwel niet leiden tot vertragingsmanoeuvr

De heer *Paul Lempens* herinnert aan een uitspraak van een onafhankelijke commissie van deskundigen naar aanleiding van het Arbitrageverdrag. Die commissie noemde de IJzeren Rijn een nogal dure wens: de kosten wegen niet op tegen de baten; de spoorverbinding zal

vooral trafiek weghalen van de Montzenroute waarop nog voldoende capaciteit bestaat. Hoewel er in Nederland steun is voor een oplossing, zijn er ook de milieuaspecten. Het moet een duurzame verbinding worden, ook wat betreft de aansluitingen in het Roergebied. De spreker roept op om het dossier veel breder te bekijken. Er moet in elk geval een gedegen MER-studie (milieueffectrapportage) worden gemaakt die niet alleen het korte stuk op Nederlandse bodem bekijkt. De heer Lempens is persoonlijk de knelpunten gaan bekijken in Nederland en Duitsland en hij zou dat ook graag doen in het Vlaamse deel van het tracé.

De heer *Johan Sauwens* wijst erop dat de vraag naar de IJzeren Rijn niet alleen vanuit Antwerpen wordt gesteld. Historisch bekeken hebben de Belgische Spoorwegen in de negentiende eeuw vooral geïnvesteerd in de grensovergangen naar Frankrijk en veel minder naar Nederland. De IJzeren Rijn is een project dat kan helpen om die leemte aan te pakken. De spreker wil vanuit de Limburgse stad Genk een spoorverbinding met Sittard. Hij noemt het spoorvervoer kwalitatief de beste vervoersvorm, zowel voor goederen als voor reizigers, en dat moet worden ontwikkeld in het hart van de Euregio. De IJzeren Rijn is daar een essentieel onderdeel van. Hij ontkent dat de Montzenroute nog veel capaciteit zou hebben zoals de heer Lempens verklaart. Er zou een gezamenlijk Vlaams-Nederlands spoorplan moeten worden uitgewerkt.

De heer *Jan Boelhouwer* vraagt om ook in dit dossier even ‘out of the box’ te denken. Toen in 1839 afspraken werden gemaakt, kon men niet weten dat het gebied heel veel zou veranderen. Hij pleit ervoor een onderzoek te doen naar een A67-variant voor de IJzeren Rijn, een tracé dat rechtstreeks naar Venlo zou leiden naast de snelweg. Met een dergelijke variant kan misschien de impasse worden doorbroken. In elk geval moet het spoor een grotere impuls krijgen in een Euregio die verzadigd is van vervoersstromen.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, stelt voor om dat thema, de ontwikkeling van het spoor in de Euregio, bij een volgende ontmoeting meer uit te diepen.

IV. TOLHEFFING EN KILOMETERBEPRIJZING

1. Uiteenzetting door de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* stelt vast dat het thema wegbeprijzing nog een ernstig debat vergt in België, onder meer over de verdeling van de inkomsten. In Vlaanderen heeft men intussen het idee van een vignetsysteem verlaten, maar in Wallonië is men daar nu over aan het nadenken. Een belangrijk aspect in de discussie zal het al dan niet mee belasten van het personenvervoer zijn. Ook moet men rekening houden met andere transporttaksen. Zo zijn er de accijnsrechten op brandstof, die de heer Martens een ‘domme kilometerheffing’ vindt. Voorts is er de belasting op verkeersstelling.

In het Vlaamse regeerakkoord wordt de invoering van een kilometerheffing op het vrachtvervoer gepland tegen 2013. Voor het personenvervoer wordt onderzocht onder welke voorwaarden eventueel een kilometerheffing kan worden ingevoerd; er komt daarvoor een pilootproject. De heer Martens benadrukt de noodzaak van onderlinge afstemming en samenwerking voor wat betreft de technologische en administratieve mogelijkheden. In de ambtelijke Beneluxwerkgroep Wegbeprijzing stelde Vlaanderen een ‘single server programma’ voor; in Wallonië werkt men aan een ‘multiple server model’ dat veel complexer is. De heer Martens hoopt dat de vrachtwagenbestuurders niet met drie à vier ‘on-board-units’ zullen moeten rijden. Dat kan voorkomen worden door een goede afstemming. Wat een eventuele kilometerheffing voor het personenvervoer en het pilootproject betreft, wijst de heer Martens erop dat daar ook sociale aspecten zoals vervoersarmoede mee verbonden zijn.

Nederland en Vlaanderen hebben er samen belang bij om bij de Europese instanties de optie open te houden van de ‘slimme kilometerheffing’, aldus de heer Martens. Met een slimme wegbeprijzing kan men de milieu- en congestiekosten minimaliseren. Dat kan onder meer door het systeem ook een gedragssturend element te geven, bijvoorbeeld door verkeer in de spits te ontmoedigen.

2. Bespreking

De heer *Jack Biskop* meldt dat er in Nederland al een pilootproject van wegbeprijzing loopt. In Eindhoven met name maar voorlopig zonder heffing. Hij noemt het een project van ‘schaduwrijden’, een virtuele kilometerheffing.

Daarop verwijst de heer *Jan Peumans* naar een project in België. De tunnel van Cointe in de A602 in Luik is een schaduwtoeltunnel. Die tunnel werd in 2000 voltooid en verbindt de E25 (uit Luxemburg) met de E40 (uit Brussel). SOFICO (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures) heeft de bouw betaald. Het Waalse Gewest betaalt de investering terug op basis van het aantal geregistreerde voertuigpassages.

Mevrouw *Helma Neppérus* vraagt of de gewestvorming in België de invoering van een slimme kilometerheffing niet belemmert. De heer *Bart Martens* bevestigt dat er overleg tussen de verschillende gewesten nodig is. men kan niet het Eurovignet in het ene gewest vervangen zonder dat de andere dat ook doen.

De heer Martens ziet twee mogelijke beprijzingsmaatregelen in het verkeer: tol heffen op nieuwe infrastructuur en de kilometerheffing. Wat de mogelijkheid van tol betreft, wijst hij op de boze stemmen die opgingen in de discussie over de Scheldeverdieping. Die stemmen pleiten ervoor een eventuele weigerachtige houding van Nederland in het dossier van de Scheldeverdieping te sanctioneren met een tolheffing voor Nederlands verkeer in de Scheldetunnels. De spreker noemt dat een van de betere Belgenmoppen. Tol kan alleen worden ingevoerd in de nieuwe Scheldetunnel die er zou komen volgens het Masterplan Antwerpen. Dat wordt evenwel een tunnel waarvan Nederlandse wagens en vrachtwagens weinig gebruik gaan maken. Het grootste deel van het Nederlandse verkeer dat over Antwerpen gaat heeft een bestemming in het zuiden en het oosten en hoeft helemaal niet de Schelde te dwarsen. Een dergelijke represaille zou dus vooral de Vlamingen treffen.

Wat de kilometerheffing betreft, acht de heer Martens een snellere vooruitgang mogelijk. In het Vlaamse regeerakkoord is 2013 opgenomen als streefdatum voor de invoering van de kilometerheffing voor vrachtvervoer. dat moet in afstemming met Nederland en de andere gewesten. Ook in Nederland ontwaart de spreker vergevorderde plannen om het eurovignet te schrappen als mogelijkheid. Het is duidelijk dat de verschillende overheden ermee willen doorgaan.

De heer Martens heeft nog een opmerking over een mogelijke infrastructurele ingreep. De A4 in Nederland is van groot belang voor Vlaanderen. Die weg zou de transportstroom van Rotterdam en Amsterdam naar Kortrijk, Rijsel en verder in Frankrijk naar de onderbenutte Liefkenshoektunnel kunnen afleiden en zo Antwerpen heel wat doorgaand verkeer besparen.

De heer *Jack Biskop* bevestigt dat de A4 wel degelijk wordt aangelegd. Alleen is het laatste stukje heel vervelend. Hij vraagt nog een paar jaar geduld.

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggever,

Annick DE RIDDER