



Vlaams
Parlement

vergadering **C75**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 januari 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kilometerheffing voor personenwagens in Vlaanderen – 473 (2018-2019)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invoering van een slimme kilometerheffing – 505 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over knelpunten voor de binnenvaart – 492 (2018-2019)	10

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kilometerheffing voor personenwagens in Vlaanderen – 473 (2018-2019)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invoering van een slimme kilometerheffing – 505 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Sas van Rouveroij

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, de heer de Kort en ikzelf willen nog eens een vraag om uitleg stellen over de kilometerheffing voor personenwagens. Het is de zoveelste vraag om uitleg hierover en het zal deze legislatuur ook niet de laatste zijn.

Een lange duiding en situering is zeker niet nodig. We weten al veel. We weten dat de volgende Vlaamse Regering tegen het einde van de volgende legislatuur zinnens is een kilometerheffing voor personenvervoer op onze wegen in te voeren. We zien duidelijk dat de buitenlanders aardig bijdragen aan de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dat geld wordt goed besteed aan infrastructuur en aan openbaar vervoer. We zien dat we niet meer zo veel in extreme files staan. We staan niet meer in lange monsterfiles, maar wel in de dagelijkse structurele files. Daar zou een kilometerheffing voor personenwagens structureel iets aan kunnen doen. We hebben al meermaals kunnen vaststellen, niet enkel in deze commissie maar ook tijdens de discussies in de plenaire vergadering, dat we voorstander zijn van het principe dat de gebruiker betaalt. In die zin zou een kilometerheffing voor het gebruik van de personenwagen een eerlijker belasting zijn dan een belasting op de inverkeerstelling of de jaarlijks weerkerende verkeersbelasting.

Minister, u laat momenteel het hele project van de kilometerheffing voor personenwagens onderzoeken. Ik wil u hier echter nog even mee confronteren want ik ben geschrokken van de aankondiging van uw Waalse tegenhanger, minister Di Antonio, dat hij zich heel fel zou verzetten tegen een kilometerheffing op Vlaamse wegen en dat in Wallonië nog steeds de voorkeur wordt gegeven aan een traditioneel wegenvignet. Mijns inziens is dit vergelijkbaar met de terugkeer naar paard en kar want heel sturend is een vignet natuurlijk niet.

Minister, hebt u tijdens deze legislatuur al geprobeerd contact met de Waalse minister op te nemen om na te gaan of er toch geen consensus mogelijk is om tot eenzelfde heffing te komen of om op zijn minst Vlaanderen zijn zin te laten doen?

Wat de uitwerking betreft, heb ik een vraag over een van mijn persoonlijke dada's. We zullen toch niet meer terugkeren naar een zwart doosje? Ik zie de plaatsing van On Board Units (OBU's) in personenwagens al in heel Europa worden uitgerold. Dat is een onwaarschijnlijk logistiek kluwen. Is daarover al meer geweten? Welke zaken worden nog onderzocht voor de implementatie?

Welke initiatieven, tot slot, zou u eventueel nog willen nemen alvorens de resultaten van uw studie bekend zijn?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, ik merk met plezier dat u opnieuw onze werkzaamheden in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken opvolgt.

Het is met plezier dat we u hier opnieuw verwelkomen. Ik zal me u uit de vorige periode waarin u hier actief was altijd blijven herinneren als iemand die zich zeer constructief opstelt en die mee nadenkt. Het was zeker en vast duidelijk dat u de materie goed onder de knie had. We zijn ervan overtuigd dat u een aantal dossiers op een snelle manier mee zult kunnen opvolgen.

De voorzitter: Mijnheer de Kort, ik heb dezelfde herinneringen.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ook met u is het prettig van gedachten te wisselen over de slimme kilometerheffing. Ik vind het goed dat we dit hier in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken kunnen voortzetten. Gezien de tijd die ons wordt toegemeten tijdens plenaire vergaderingen moeten we daar over dergelijke onderwerpen soms bijzonder kort zijn. De vorige keer is dit punt aangehaald door de mensen van het Vlaams Belang. We merken echter dat ze met dergelijke dossiers veeleer een communicatiemoment voor zichzelf opzoeken, maar niet meteen het probleem oplossen. Dat is ook aan hun aanwezigheid in de commissie te merken.

Wat u en ik alsook de andere leden van deze commissie delen, is de overtuiging dat de mobiliteit in Vlaanderen zo is geëvolueerd dat we dit in de toekomst op een andere manier moeten aansturen. Het is dan ook goed dat in het Vlaams regeerakkoord werd opgenomen dat de Vlaamse overheid op een goede manier zal onderzoeken onder welke voorwaarden en binnen welke termijn op een budgetneutrale wijze een kilometerheffing of een wegenvignet kan worden ingevoerd. Dat is de afspraak die is gemaakt en er is gedurende deze regeerperiode al een hele weg afgelegd.

U hebt aan de kar getrokken. De ministerraad heeft al een beslissing over de invoering van een slimme kilometerheffing genomen. De keuze voor een budgetneutrale slimme kilometerheffing wordt ook bevestigd in het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030. Die heffing moet de vaste belastingen vervangen, met als doel de voertuigkilometers te verminderen, de congestie op de wegen te reduceren, het principe 'de gebruiker betaalt' toe te passen en de externe kosten te internaliseren. Om ervoor te zorgen dat de burger zijn gedrag kan aanpassen, is verder gepreciseerd dat bij de tariefstelling rekening zal worden gehouden met de milieuprestatie van de voertuigen en dat goede mobiliteitsalternatieven zullen worden gerealiseerd.

Zoals we weten, loopt er momenteel een studie naar de invoering van die kilometerheffing voor personenwagens. Die zou in het voorjaar van dit jaar 'beslissingsklaar en beslissingsrijp' moeten zijn. Ondertussen zou er ook een tussentijds rapport zijn. In de kerstperiode vernamen we dan ook dat op basis hiervan alleen het scenario verder onderzocht zou worden waarin elke Vlaamse weg meetelt voor die slimme kilometerheffing voor personenwagens.

In een reactie op dit nieuws zei uw Waalse collega, minister Di Antonio, dat hij niet denkt aan een kilometerheffing maar enkel aan een wegenvignet voor Wallonië.

Ik heb hierover de volgende vragen aan u, minister.

Hebt u nog inspanningen geleverd voor verder overleg met de andere gewesten? Welke argumenten hebt u ontwikkeld om uw Waalse collega te overtuigen om ook een kilometerheffing in te voeren?

Welke bijkomende maatregelen worden verder uitgewerkt om ook het draagvlak bij de bevolking te vergroten?

Stemt u verder af met uw Vlaamse en federale collega's over ontwikkelingen inzake thuiswerk en satellietkantoren?

Welke varianten van slimme kilometerheffing voor personenwagens worden nu bestudeerd? Is het inderdaad op alle wegen of enkel op autosnelwegen en gewestwegen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil de debatten die we reeds gevoerd hebben niet helemaal herhalen. Het is de bedoeling om te komen tot een architectuurnota, op basis waarvan de volgende regering zal kunnen beslissen of en hoe zo'n kilometerheffing ingevoerd zou kunnen worden.

Het onderzoek doorloopt natuurlijk verschillende stadia, verschillende stappen. Men begint heel breed en vernauwt dan iets meer, om zich dan toe te spitsen op een aantal concrete scenario's. Zo heeft het studiebureau op een bepaald moment ook de keuze gemaakt om verder te gaan op de weg van de gebiedsdekkende heffing. Het wil die heffing verder in detail onderzoeken in de plaats van enkel het scenario te bekijken van een soort cordonheffing. Een cordonheffing focust op bepaalde congestiegevoelige gebieden, in concreto steden of dergelijke. Men heeft dus gekozen voor een gebiedsdekkende heffing.

Voor alle duidelijkheid: wil dat zeggen dat je overal zal betalen? Neen. Neen, want je kunt perfect een gebiedsdekkende heffing invoeren waarbij er op verschillende plaatsen een nultarief geldt. Maar volgens het studiebureau is dat het meest efficiënte systeem op het vlak van mobiliteitssturing. Je kunt daarbij plaats- en tijdafhankelijk tarifieren en dat ook nog eens koppelen aan emissie, met als doelstelling vergroening.

Nu onderzoekt men een breed aantal scenario's verder in detail. Daarvoor zijn een groot aantal modelmatige berekeningen nodig. Dat zal dus nog wel wat tijd vergen. De scenario's worden trouwens niet enkel onderzocht op de mobiliteitseffecten, maar ook de economische, ecologische en sociale impact wordt in beeld gebracht.

Wat de vraag van de heer Van Miert betreft over de concrete toepassing met OBU's of dongels en dergelijke: ook dat zit vervat in het onderzoek. Ik ga daar niet op vooruitlopen want ik weet het eenvoudigweg niet. Ook daar schetst men een soort van menu van allerhande technische of technologische mogelijkheden die gebruikt zouden kunnen worden, naast het klassieke 'bakje'. Dat zou dan wel betekenen dat er miljoenen van die bakjes nodig zijn. Ik denk dat we bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens zo'n 600.000 bakjes in roulatie gebracht hebben. Stel u voor wat dat wordt voor de personenwagens!

Het antwoord op de vraag over budgetneutraliteit is evident wat mij betreft. Die kilometerheffing zal budgetneutraal zijn of zal niet zijn.

Dan waren er nog vragen over het overleg met de gewesten. Onlangs, ik denk verleden week nog, heeft mijn kabinet samengezeten met de kabinetten van de andere gewesten. Het Waalse Gewest hield daar inderdaad een pleidooi voor een vignet. Een vignet is mijns inziens geen mobiliteitsinitiatief maar een belastinginitiatief omdat het geen enkel element van mobiliteitssturing in zich draagt. Dat is enkel een domme heffing, een zuivere belastingmaatregel. Het heeft weinig te maken met mobiliteitssturing en daarom hoeft het voor mij niet.

Ik heb wel de vraag gesteld, via de respectieve kabinetten, of men bereid is om na te denken over het naast elkaar bestaan van twee verschillende systemen – dus een kilometerheffing in Vlaanderen en een vignet in Wallonië – waarbij een soort van reciproke behandeling zou worden toegepast. Heel concreet: men zou elkaar vrijstellingen kunnen geven of wederzijds een soort van ticket voor beperkt gebruik verlenen. Daar zou men alleszins over terugkoppelen. Dat lijkt me

niet onmogelijk te zijn. Ik denk, als er enige flexibiliteit is en bereidheid tot samenwerking in het kader van mobiliteitsoplossingen, dat daar wel pragmatische oplossingen te bedenken vallen. Maar opnieuw: ik wil daar niet op vooruitlopen. Het is de volgende Vlaamse Regering die ter zake knopen zal doorhakken.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik begrijp dat u op bepaalde vlakken een beetje moet temporiseren omdat u het nog niet weet of omdat de studie nog niet zo ver staat, en dat het natuurlijk ook de taak zal zijn van de volgende Vlaamse Regering om het project uit te rollen. Ik heb dan ook geen extra vragen aan u, minister. Ik vind het wel fijn om te horen dat u de zaken die onze fractie belangrijk vindt zelf ook belangrijk vindt. Ja, er zijn andere gevallen, minister, maar in ieder geval niet in deze commissie.

Minister, die budgetneutraliteit is voor ons ook een breekpunt. U hebt het duidelijk gezegd: die heffing zal budgetneutraal zijn of niet zijn. Ook de sturing naar tijd en plaats en duurzaamheid is voor ons belangrijk. Ik wil toch nog eens benadrukken: laten we alstublieft kiezen voor de modernst mogelijke technologische oplossing en niet terugkeren naar het stenen tijdperk, zoals onze Waalse collega's schijnen te willen doen.

Ik denk dat we hier in Vlaanderen misschien wel eens de toon zouden kunnen zetten voor Europa. Wie weet welke firma's in Vlaanderen daar dan nog een graantje van kunnen meepikken?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, wat u hebt geantwoord, wisten we al. Ik heb nog geen antwoord gekregen op de vraag of er tussentijds nog wordt gewerkt aan het draagvlak ten aanzien van de bevolking. Ik heb kort tijdens de plenaire vergadering de problematiek van de onzichtbare files aangehaald: de mensen die zich niet kunnen verplaatsen omdat er geen alternatieven zijn. Dat is even belangrijk als mensen die zich ergeren omdat ze in de file staan. Ik heb toen verwezen naar de provincies Limburg en West-Vlaanderen. We kunnen een slimme kilometerheffing invoeren in heel Vlaanderen, maar mensen zullen dit ervaren als een belastingverhoging als er geen alternatieven voorhanden zijn. Op het vlak van openbaar vervoer moeten er ook stappen voorwaarts worden gezet.

Ik weet dat u mee hard trekt aan het Spartacusdossier, maar het is van belang om het draagvlak te vergroten door in de communicatie aan de bevolking te zeggen dat er verder wordt gewerkt aan de alternatieven.

Het is goed dat er tussentijdse rapporten zullen zijn. Kunnen die ter beschikking worden gesteld van deze commissie? Nu waren we een beetje verrast tijdens de kerst- en nieuwjaarsperiode over de communicatie van een tussentijds rapport. Daarom heb ik ook deze vraag om uitleg gesteld. Ik zou graag van gedachten wisselen over de verdere voorbereidingen en werkzaamheden van de studie. We willen er immers echt van overtuigd zijn dat al het voorbereidend werk is gebeurd en dat alle aandachtspunten in acht zijn genomen, zodat we bij het begin van de volgende legislatuur echt klaarstaan om de slimme kilometerheffing verder in te voeren.

Ik ben er echt van overtuigd dat zo'n aansturing van onze mobiliteit wenselijk en noodzakelijk is.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, het voelt inderdaad aan alsof u nooit bent weggeweest.

Ik denk dat we het nog heel vaak over dit thema zullen hebben, zeker met het oog op eventuele regeringsonderhandelingen met wie dan rond de tafel zit. Uiteindelijk praten we hier over een initiatief dat waarschijnlijk zelfs niet tijdens de volgende legislatuur maar pas tijdens de legislatuur daaropvolgend mogelijkerwijs vorm zou kunnen krijgen.

Open Vld is een koele minnaar van het idee omdat de alternatieven van het openbaar vervoer nog altijd niet op punt staan. De forenzen vanuit Limburg naar Brussel en Antwerpen zijn legendarisch, gekend en nog altijd de realiteit. Dat zijn niet noodzakelijkerwijs, en zelfs vaak niet, kapitalisten. Je moet die mensen vooral niet het gevoel geven dat ze de dupe zijn van een of ander intellectueel 'folieke'.

Ik heb vroeger, wanneer het ging over filebestrijding, altijd gezegd dat er iets moest gebeuren aan de performantie van het collectieve vervoer enerzijds en aan het opdrijven van de wegencapaciteit anderzijds. Wat betreft het eerste heb ik mijn punt gemaakt. Wat betreft het tweede moeten we verder werken aan het oplossen van de missing links en quick wins in de vorm van spitsstroken. De werken die al lang zijn aangekondigd, moeten verder worden uitgevoerd. Heel veel voorbereidingen doorheen Vlaanderen voor de realisatie van de missing links, van de kust tot de Maas, krijgen stilaan definitief vorm.

Tijdens de voorbije vijf of zes jaar is er de technologie gekomen van de zelfrijdende auto's, maar ook de deelmobiliteit. Daar, collega's, geloof ik oprecht in. We zijn niet allemaal meer piepjong – wel nog altijd jong van hart en soms ook nog van jaren, maar vaak ook niet –, maar we staan nog maar aan het begin van de deelmobiliteit, die in steden mee kan bijdragen tot het deblokken van heel wat verkeerssituaties. We moeten dat lokaal en via het gewest op alle mogelijke manieren steunen, zowel met deelfietsen als met deelvoertuigen. Er moet ook worden gekeken wat het effect daarvan is op de files.

Ik blijf er ook bij dat als de kilometerheffing doorgevoerd zou worden – ik zeg dat in de meest voorwaardelijke wijs – dit zou moeten gebeuren met de andere gewesten, wat vandaag ook hun standpunt moge zijn. We zijn een transitregio. We hebben het nu over gewone voertuigen en dus niet over vrachtwagens. De Nederlandse toerist die met zijn sleurhut, zijn caravan, richting zuiden van Frankrijk trekt, zou dan in Vlaanderen een kilometerheffing moeten betalen en in Wallonië een vignet moeten hebben. We maken er op die manier een potje van. Het is heel belangrijk om ook eens met onze noorderburen te bekijken of er niet op een of andere manier een overeenstemming kan worden bereikt.

We hebben hier allemaal samen verantwoordelijkheid in. Wie voor dit soort van grote maatschappelijke vraagstukken uitsluitend of exclusief naar de overheid kijkt, ontslaat zichzelf van de eigen verantwoordelijkheid. Ik denk aan de werkgevers en bij uitbreiding aan de sociale partners. Ik denk aan thuiswerk en satellietkantoren. Dat zijn allemaal stappen die mee dikke druppels kunnen vormen op een hete plaat. Dit kan helpen om de verhitte van ons wegen-netwerk mee onder controle te houden.

Minister, ik heb gewoon nog even een zijdelingse bemerking. U zei zelf dat dat niet betekent dat we overal mensen gaan laten betalen, maar dat er ook zones met nultarieven zullen zijn. Maar je moet opletten dat je daardoor niet een soort van sponseffect creëert waarnaar iedereen zich dan eigenlijk begeeft, wat we nu ook al voor een stuk zien met de kilometerheffing voor vrachtwagens, namelijk dat men vroeger in gebieden in bijvoorbeeld Noord-Limburg of Zuid-Limburg op gewest- of gemeentewegen absoluut niet geconfronteerd werd met zware voertuigen, en dat dat vandaag wel een realiteit is.

Met andere woorden: over het debat hier over de invoering van een algemene kilometerheffing voor voertuigen is voor Open Vld zeker het laatste woord niet gezegd, en wij blijven er toch koele minnaars van.

De voorzitter: Ook de agenda zelf geeft mij het gevoel van nooit weggeweest te zijn. Want ik herinner mij, in de laatste vergadering van deze commissie die ik heb bijgewoond, in maart 2014, ging het ook over de kilometerheffing, weze het niet voor personenwagens, maar voor vrachtwagens. Gelukkig is die er inderdaad sinds 2016.

De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik wil kort inpikken op een aantal dingen die gezegd zijn. Minister, ik ben het eens met u en met de collega's van de meerderheid dat als er een kilometerheffing zou komen, het inderdaad een slimme kilometerheffing moet zijn, een die erop gericht is om ervoor te zorgen dat mensen vooral op de meest congestiegevoelige momenten en op de meest congestiegevoelige punten kiezen voor een alternatief. Het is daar dat die structurele files ontstaan, en dat de totale stilstand georganiseerd wordt. Ik ben het eens met de collega's die hun geloof uitspreken in oplossingen in de richting van meer gedeelde mobiliteit en de collega's die zeggen dat bijvoorbeeld ook in de meer excentrisch gelegen provincies zoals West-Vlaanderen en Limburg meer geïnvesteerd moet worden in collectieve mobiliteit, openbaar vervoer en dergelijke meer. Maar dat pleidooi is natuurlijk compleet tegengesteld aan datgene we tot op vandaag gezien hebben in deze Vlaamse Regering en bijvoorbeeld de Federale Regering. Want ik begrijp niet dat als je enerzijds werk maakt van een kilometerheffing die probeert impact te hebben op de meest congestiegevoelige punten en momenten, je net daar tientallen miljoenen euro's belastinggeld uitgeeft om de capaciteit van de weg nog te verhogen via spits- en weefstroken allerhande, waardoor je in de toekomst nog meer verkeer tijdens de spits op die punten over de weg wilt duwen. Het is op die plaatsen dat je wilt dat de mensen van de weg gaan en kiezen voor het alternatief. Steek dat geld dus nu al in het alternatief in plaats van in het verder verhogen van de capaciteit, zodat die kilometerheffing een groter draagvlak krijgt omdat je ervoor zult zorgen dat, als die er is, er meer alternatieven zijn.

Een tweede voorbeeld is de NMBS. Dat is wel onze bevoegdheid niet, maar ik spreek wel de collega's aan wier partijgenoten deel uitmaken of deel hebben uitgemaakt van de Federale Regering. Er is daar zwaar bespaard op de investeringsbudgetten van Infrabel, men is er daar vijf jaar aan een stuk niet in geslaagd om een beheersovereenkomst te sluiten. Met andere woorden: het pleidooi voor een kilometerheffing laten sporen met een beleid waar geïnvesteerd wordt in nog meer wegcapaciteit en waar bespaard wordt op het alternatief, dat gaat gewoonweg niet. Collega's, op die tegenspraak wil ik jullie toch wel wijzen. Aangezien zo'n kilometerheffing ten vroegste gerealiseerd kan worden tegen het einde van de volgende legislatuur of het begin van de legislatuur daarop, hoop ik dat dat beleid in een andere richting wordt gezet in de volgende legislatuur. Ik ben zeer benieuwd naar wat daar in de verschillende partijprogramma's over te lezen zal vallen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik wil wel even reageren op de commentaar van mijnheer Vandenbroucke. Ik heb het al herhaalde malen gezegd. We beginnen hier altijd over de NMBS, en dan wordt er altijd naar de N-VA gewezen. Het is vrij zielig, want als je de cijfers ernaast legt, hebben wij nog altijd per kop een van de grootste budgetten in Europa als het gaat over het spoor. Een van de grootste! En dat zijn Europese cijfers, ik zal ze u misschien nog eens bezorgen, mijnheer Vandenbroucke. Als je daarnaast de performantie van dat bedrijf ziet,

zitten we in Albanese sferen: de hoogste uitgaven, de laagste performantie. En misschien – dat is hier ook al ooit gezegd door externen – moeten we dan toch eerst eens naar het syndicalisme kijken en de onwil van de verschillende vennootschappen om samen te werken en tot een goed resultaat te komen, en tot een goede dienstverlening voor de gebruiker van het openbaar vervoer. Ik zou willen dat we het hier over De Lijn hebben, als het over openbaar vervoer gaat, en veel minder over de NMBS, want daar hebben wij hier eigenlijk weinig of niets over te zeggen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid: er is geen sprake van een tussentijds rapport, dat was gewoon een trechtering waarbij men melding gemaakt heeft aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), die betrokken is bij de opvolging van die studie, dat er een keuze zou worden gemaakt voor het trechteren van de studie richting een gebiedsdekkende heffing. Dat is het, er is verder geen rapportering of wat dan ook.

Ten tweede, u hebt het over 'werk maken van een draagvlak'. Je moet natuurlijk eerst de beslissing nemen vooraleer je kunt werken aan de effectieve communicatie daarrond. U zegt dat er natuurlijk afdoende geïnvesteerd moet worden in alternatieven. Dat denk ik absoluut ook. Ik denk dat, wanneer je zou beslissen om zo'n kilometerheffing in te voeren, je onmiddellijk al, zelfs nog voor je ze effectief zou invoeren, een soort financieringssysteem zou moeten opzetten, zodoende dat je al onmiddellijk extra investeringen kunt doen in alternatieven, die vervolgens later betaald kunnen worden met de inkomsten van de kilometerheffing.

Ik denk dat financieringsconstructies via die weg – in DBFM-tijden – gemakkelijk zouden kunnen worden opgesteld. Maar gelukkig investeren we nu al heel veel in de alternatieven. Het is voor ons wel een en-enverhaal. We investeren historisch hoge budgetten in zowel weginfrastructuur als in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. In De Lijn hebben we nooit eerder zoveel geïnvesteerd op het vlak van rollend materieel. En ook het aanbod is toegenomen. Dat gaat goed, maar het blijft een en-enverhaal.

Als u zegt dat we enkel nog mogen investeren in de alternatieven en niet meer in weginfrastructuur en extra wegcapaciteit, mijnheer Vandenbroucke, dan ben ik het daar niet mee eens. We gaan dat blijven doen. We doen dat trouwens op verschillende vlakken en op verschillende plaatsen in Vlaanderen. We doen dat gelukkig ook samen met collega's van sp.a. Ik denk aan de Noord-Zuidverbinding, waarbij we samen aan het kijken zijn hoe we daar een nieuwe weg zouden kunnen aanleggen in Limburg. Daarbij zit ook sp.a mee aan tafel, net zoals sp.a ook pleitbezorger is – gelukkig maar – van de afwerking van de N41 tussen Aalst en Dendermonde. Ook daar zou het gaan om nieuwe weginfrastructuur. Gelukkig zijn er dus ook nog andere socialisten, die dan toch willen investeren in zowel de alternatieven voor de weginfrastructuur als de weginfrastructuur zelf.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Bedankt, minister, voor de verduidelijking dat het dan niet over een tussentijds rapport gaat. U hebt duidelijk gemaakt hoe de communicatie dan wel tot stand is gekomen. Ook bedankt voor de verduidelijking omtrent uw voorstel in verband met de financiering van de alternatieven. Het is zeer positief dat u op die manier de bijkomende alternatieven verder wenst te financieren.

Ik had ook een vraag gesteld over thuiswerk en satellietkantoren. Ik merk immers nu al dat sommige bedrijven vanwege de files zelf initiatieven nemen om

het op te lossen. In het Antwerpse bijvoorbeeld zijn er bedrijven die gevestigd zijn op Linkeroever en die nu, vanwege de files, mogelijkheden van satellietkantoren aanbieden op Rechteroever voor hun werknemers die daar wonen, zodat ze niet iedere keer die verplaatsingen over de kleine ring moeten doen. Want tegenwoordig is het echt wel een probleem om Linkeroever te verlaten.

Er worden dus dergelijke initiatieven genomen. Misschien zijn er op dat vlak ook al initiatieven bezig die worden genomen door de Vlaamse overheid zelf. Het zijn kleine stapjes, maar ik denk dat we met een veelheid van maatregelen duidelijk kunnen aantonen dat we dat mobiliteitsprobleem willen oplossen, maar dat we ook willen werken aan het draagvlak voor de slimme kilometerheffing. Ik lees ook de enquêtes die daarover worden gehouden. Ik merk ook dat op dit moment maar 50 procent daarvan overtuigd is. Maar je merkt ook dat er meer mensen van overtuigd zijn in Vlaanderen dan in Wallonië, doordat we hier ook meer met dat probleem geconfronteerd worden. Het draagvlak groeit ook naarmate er meer files zijn. Maar ik hoop dat we ook zoeken naar een andere manier om dat draagvlak te vergroten, en niet alleen doordat het probleem van de files groter wordt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over knelpunten voor de binnenvaart – 492 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Sas van Rouveroij

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, de binnenvaart is een belangrijk alternatief voor het vrachtverkeer op onze wegen. Het is goed dat er heel wat geïnvesteerd is in de verhoging van bruggen om de binnenvaart te stimuleren, maar tegelijkertijd zien we dat de binnenvaartsector in moeilijkheden zit.

Zo heeft de lage waterstand van de waterwegen een grote impact op de binnenvaart. Eerder werden hier, onder andere door mezelf, al vragen over gesteld in het parlement. Op de recentste vraag, besproken op 12 juli 2018, antwoordde u dat er geen grote problemen waren voor de binnenvaart, maar dat u er wel proactief mee bezig was. Er is een droogtecommissie opgericht om te anticiperen op waterschaarste en droogte en er zijn verschillende maatregelen genomen. U verwees toen ook naar meer algemene en drastische maatregelen.

Bij de bedrijven die met de binnenvaart werken om hun grondstoffen of goederen te vervoeren, merkt men een duidelijke impact van de lage waterstand. Schepen kunnen maar voor twee derde of drie vierde geladen worden, en dat verlies wordt doorgerekend naar de bedrijven. Zo zijn er heel wat prijsverhogingen, van 7 tot 15 procent, voor verschillende sectoren, waaronder de bouwsector. Die bedrijven overwegen dan ook om weer de overstap naar vrachtvervoer over de weg te maken, en dat is natuurlijk nefast, want zo komt er meer verkeer, meer files, meer uitstoot.

Naast de problematiek van de lage waterstand kampen kandidaat-binnenvaarders ook met problemen om kredieten te verkrijgen. Er zijn niet voldoende garantiewaARBorgen, waardoor kredietverleners niet willen investeren in de binnenvaart.

Tot slot is er nood aan vergroening van de binnenvaart. Anders dreigt er opnieuw een 'modal shift', waarbij de snelle vergroening van wegtransport straks alle containers naar zich toe zal trekken. In Nederland werkt men dan ook aan een Green Deal met de binnenvaartsector, met als ambitie een nagenoeg emissievrije

en klimaatneutrale binnenvaart in 2050. De technologie voor een groene binnenvaart is volop in ontwikkeling. Er zijn al batterijcontainers voor binnenschepen waarmee ze ongeveer tien uur kunnen varen, met vier batterijcontainers. Die kosten liggen niet noodzakelijk hoger dan met diesel.

Hiervoor worden ook overslag hubs ontwikkeld in combinatie met elektrische schepen. De binnenvaart kan uiteraard ook duurzamer worden door de beladingsgraad te optimaliseren.

Na het investeren in de verhoging van de bruggen over onze waterwegen, zou het enorm jammer zijn als de binnenvaartsector in moeilijkheden blijft en geen volwaardig alternatief kan zijn voor het wegvervoer.

Minister, hoe reageert u op de problemen die kandidaat-binnenvaarders ervaren met het krijgen van kredieten? Hoe wilt u dit ondersteunen? Hoe reageert u op de Nederlandse Green Deal voor de binnenvaart? Bent u van plan om een Vlaams equivalent van de Green Deal voor de binnenvaart te stimuleren? Hoe reageert u op de idee van overslag hubs voor elektrische schepen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Heel concreet wat betreft de vraag omtrent de financieringsproblematiek: dat is een federale problematiek waarbij wij gewoon proberen wat te faciliteren. Zo is er om de zes maanden een periodiek overleg tussen afgevaardigden van de financiële sector, met Febelfin, en de sector van de binnenvaart. Dat gaat onder andere over het economische klimaat, het professionaliseren van de sector, het vergroenen van de sector, maar ook over de financieringsproblemen en de problematiek van de waarborg. Dat wordt daar regelmatig besproken. Wat wij vooral doen, is het ondersteunen van de sector op het vlak van professionalisering, innovatie en vergroening.

Wat betreft vergroening hebben wij in oktober 2018 in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (de CCR) de Verklaring van Mannheim ondertekend, die de nadruk legt op geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn en de binnenvaart, waar we heel concrete doelstellingen hebben opgenomen en onderschreven. Broeikasgassen willen we tegen 2035 met 35 procent terugdringen ten opzichte van 2015, verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35 procent verminderen ten opzichte van 2015 en broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen tegen 2050 bannen. Dat zijn heel concrete, kwantificeerbare doelstellingen.

We kijken ook naar de nood aan nieuwe financiële instrumenten, net om die ecologische doelen te behalen. Dat wil zeggen dat de vloot geïnnoveerd moet worden en dat er geïnvesteerd moet worden. We hebben dan ook de intentie onderschreven om in Vlaanderen tegen 2050 te gaan naar een emissievrije binnenvaart.

Op dat vlak hebben we wel wat initiatieven genomen. We hebben op basis van een samenwerking van De Vlaamse Waterweg met het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen en het Havenbedrijf Antwerpen gezorgd voor een vergroeningsconsulent. Die zal heel specifiek eigenaars en bedrijven in de sector bijstaan op vlak van advisering rond vergroening. Hij verstrekt gratis informatie en adviseert over de impact van de strenge milieuwetgeving op hun bedrijfsvoering. Wie concrete investeringsplannen heeft, kan een concrete businesscase op maat laten maken. Dit geldt ook voor de opmaak van een dossier voor de aanvraag van subsidies.

We zorgen vervolgens voor twee gerichte steunmaatregelen voor de binnenvaartsector.

De eerste maatregel past in het kader van de hermotorisering, waarbij we financieel bijdragen om ervoor te zorgen dat men de overschakeling maakt naar

groenere toepassingen. We leggen de focus op kleinere schepen, waarbij deze schepen 50 procent van de investering terugbetaald kunnen krijgen, met een plafond van 50.000 euro.

De tweede steunmaatregel gaat over de nabehandelingstechnieken voor kleine, middelgrote en grote schepen. Daarbij worden investeringen op dat vlak gesubsidieerd voor 80 procent, met een maximum van 50.000 euro. Dat betekent dat de eigenaar in kwestie maar 20 procent moet investeren.

We hebben een aantal overkoepelende projecten, zoals dat van de walstroomkasten. We willen ervoor zorgen dat wanneer schepen aan de kade liggen, ze voor de energievoorziening niet langer afhankelijk zijn van hun dieselmotoren maar de stekker gewoon in het stopcontact kunnen steken aan wal.

Verder hebben we een project voor modulair varen, zoals het project Watertruck+, waarbij we onderzoeken om kleinere, innovatieve en groenere duwbotten te gebruiken om onder andere containers te vervoeren en zo te zorgen voor een groener transport.

Het is correct dat de technologie voor een groene binnenvaart volop in ontwikkeling is. Elektrisch varen is vandaag nog zeer duur. Kostenefficiënt is dat voornog niet, maar het gaat snel. Vooral de containers met batterijen kosten veel geld. We hebben een project van PortLiner voor de bouw van elektrisch varende containerschepen. Dat gaat gepaard met Europese subsidie van meer dan 10 miljoen euro. Wij ondersteunen het mee.

Ik denk dat elektrisch varen op termijn veel meer een optie zal worden, maar we zullen wel rekening moeten houden met een paar praktische zaken. Zo zullen er voldoende punten voorhanden moeten zijn waar batterijen opgeladen of omgewisseld kunnen worden. Hubs hebben technisch gezien het potentieel om daar een rol in te spelen.

Daarnaast is er ook waterstof als aandrijving en zijn er hybride oplossingen. Via De Vlaamse Waterweg volgen wij dat op de voet.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik ben tevreden met uw antwoord. Er zijn vandaag weer veel jongeren in Brussel die spijbelen voor het klimaat. Ze vragen of we voldoende maatregelen nemen voor het klimaat. U geeft duidelijk aan dat ook op dat vlak heel wat stappen voorwaarts moeten worden gezet.

U gaf een schets van de vergroening van de binnenvaart, van de vooropgestelde doelstellingen voor de vermindering van CO₂-uitstoot, en van de mogelijkheden op het gebied van technologie, die heel snel evolueert. Het verheugt me dat er Europese middelen worden gevraagd om de vergroening van onze binnenvaart te verwezenlijken.

Minister, veel bedrijven uit de bouwsector, die vaak gelegen zijn langs onze waterwegen, overwegen, door de voor volgend jaar aangekondigde stijging van de facturen en door de droogte van vorig jaar waardoor de binnenvaartschepen minder zwaar konden worden geladen, om hun vrachten via vrachtwagens te vervoeren, en dat verontrust me. Dat zou bijzonder spijtig zijn omdat u veel investeert in de modernisering van onze waterwegen. Dat zou een negatief effect zijn.

Volgens een antwoord op mijn schriftelijke vraag zouden er bijkomende maatregelen worden getroffen om tegemoet te komen aan de laagwaterstand. In andere sectoren zoals de landbouw is er een droogteverzekering, maar voor de

binnenvaart is er geen compensatie, geen mogelijke oplossing voor de schade door de droogte. Minister, als dit in de toekomst structureel gebeurt, moeten we toch verder nadenken over een antwoord op het economisch verlies voor de binnenvaart.

Marino Keulen (Open Vld): Afgelopen zomer had ik het geluk een werkstage te doen in het kader van Voka bij Marlux. Dat is een Europese wereldspeler in bouwmaterialen, met vestigingen in Tessenderlo en Heusden-Zolder. Toen ik vroeg of zij geen gebruik maken van het vervoer over water, beriepen ze zich op subsidies die u hen geeft. Dat maakt het dan rendabel. Ze klaagden vooral over het gebrek aan laad- en loscapaciteit, niet aan loskades, want die zijn er onder-tussen voldoende.

Ze moeten schepen laden met heftrucks en zelf een constructie in elkaar zetten om de paletten in het scheepsruim te krijgen, wat een heel gedoe is. Die mensen beweerden met loskranen en laadkranen veel tijd te kunnen winnen. De mens is onmisbaar, maar is wel de duurste factor in al onze economische processen, hoe jammer ook. Met een goede laad- en loscapaciteit kun je de tijdsfactor verminderen, waardoor je de weg los kunt laten en kunt kiezen voor het water. Als alternatief is dat veel haalbaarder en veel realistischer. Het laden en lossen nam zoveel tijd in beslag dat, ondanks veel fileleed en de extra kost van het laden en lossen, de weg nog steeds rendabeler was dan het water.

Minister Ben Weyts: Inzake de laagwaterstand zijn we enigszins gespaard gebleven. We hebben er ook wel last van gehad, soms hebben we moeten ingrijpen, maar door het gebruik van de Maas hebben we kunnen inspelen op de laagwaterstand. Het is natuurlijk een hele keten. De Rijnvaart heeft er wel zwaar onder geleden. We hebben historische laagwaterpeilen gekend, vooral dan in Duitsland, en die waren een absolute rem voor de binnenvaart. Het laagwater heeft geduurd tot oktober, november.

Het grote probleem in die sector is innovatie, omdat het gaat over heel veel kleine spelers en heel grote investeringen. Dat maakt dat innovatie daar moeilijk is. Daarom subsidiëren we tot 80 procent. We willen daarmee vooral investeren in het attractief en kostenefficiënt maken van de binnenvaart ten opzichte van de alternatieven op de weg.

Nu werken we al aan onbemand varen, maar dat is misschien nog een beetje toekomstmuziek. Ondertussen hebben we wel vaartuigen met een kraan die is gemonteerd op het schip zelf. Je hebt dan nog maar een schipper nodig die kan zorgen voor het lossen en laden. Het gaat bijvoorbeeld over kleinere schepen zoals de catamarans. De ene schipper bedient dan de kraan voor het lossen en laden en er is niemand nodig op de kade. Het gaat dus veel sneller.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.