

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 459
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 22 januari 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

EU-meerjarenbegroting inzake transportinvesteringen - Standpunt Vlaanderen

De Europese Commissie heeft in mei 2018 haar voorstel op tafel gelegd voor de Europese meerjarenbegroting 2021-2027. Dit meerjarig financieel kader (MFK) werd door de Vlaamse administraties bestudeert en mondde uit in een Vlaamse standpuntbepaling, meegedeeld aan het Vlaams Parlement in november 2018 in het kader van het maandelijks overzicht van ontwikkelingen op EU-niveau.

Daarnaast heeft het Europees Parlement in november 2018 eveneens een tegenvoorstel voor een meerjarig financieel kader op tafel gelegd. Voor heel wat thema's is de versie van Europees Parlement een stuk ambitieuzer dan het voorstel van de Europese Commissie. Het totaalbudget voor het MFK volgens het Commissieplan bedraagt 1134,58 miljard euro; het parlementaire voorstel vraagt een budget van 1324,09 miljard euro.

Omdat heel wat thema's onder de Vlaamse bevoegdheden vallen, volgt Vlaanderen de onderhandelingen mee op. De beslissing over het definitief MFK valt mogelijk voor de verkiezingen in mei 2019. Gezien de grootte van het budget en de lange termijn, zal de visie van de Vlaamse Regering op het MFK een impact hebben op het beleid dat in Vlaanderen tot en met 2027 gevoerd zal worden. Omdat Vlaanderen mee beslist hoe het geld besteed wordt, is het logisch dat het Vlaamse Parlement zicht krijgt op de richting waar de Vlaamse Regering in dit toekomstbeleid op aanstuurt.

Concreet voor de bevoegdheid transport wordt er vanuit het MFK in middelen voorzien voor het programma Connecting Europe Facility (CEF). Dat ondersteunt investeringen in trans-Europese netwerken in de sectoren vervoer, energie en digitalisering. Het programma wil inspelen op synergieën tussen transport-, digitale en energie-infrastructuur.

Wanneer we enkel naar de financieringsfaciliteit voor CEF kijken, wordt in het voorstel van de Europese Commissie in om en bij de 21,7 miljard euro voorzien (CEF Transport, Energie en Digitaal samen) of 11,3 miljard euro voor enkel CEF Transport. Het voorstel van het Europees Parlement vraagt dan weer 28 miljard euro voor de financieringsfaciliteit van het CEF-programma (CEF Transport, Energie en Digitaal samen) of 17,7 miljard euro voor het luik CEF Transport.

De Europese Commissie stelt dat met de op stapel staande verkiezingen voor het Europees Parlement een akkoord van de leiders over de belangrijkste parameters voor de nieuwe langetermijnbegroting tegen de top in Sibiu op 9 mei 2019 zou laten zien dat de Unie van 27 lidstaten verenigd is en klaar is om de zaken waaraan de Europeanen het meeste belang hechten, te verwezenlijken. We komen dus steeds dichterbij het moment dat de grootteordes van de verschillende begrotingsposten afgeklopt zullen worden.

Mijn vragen over dit MFK en het standpunt van de Vlaamse Regering inzake het luik Transport van CEF zijn de volgende.

1. Sluit de minister zich aan bij het financieringsniveau voorgesteld door de Commissie, of bij dat van het parlement?
2. Of ijvert Vlaanderen voor nog meer ambitie, aangezien de CEF het potentieel heeft het belangrijkste investeringsinstrument onder rechtstreekse controle van de Commissie te worden om de overgang naar een koolstofneutrale unie te garanderen?
3. Hoe zal de minister er concreet voor ijveren dat de overgang naar een koolstofarm systeem het absolute zwaartepunt van CEF wordt?
4. Welk wettelijk kader zal de minister naar voren schuiven om te garanderen dat de middelen van CEF enkel naar de meest duurzame projecten gaan?
5. Hoe zal de minister er in de onderhandelingen concreet naar streven dat CEF ambitieuzer wordt op het gebied van synergieën tussen vervoers-, digitale en energie-infrastructuur, zoals het Europees Parlement vraagt?
6. Over de drie domeinen van de CEF heen voorziet de Commissie in het kader van climate mainstreaming dat in totaal 60% van alle middelen moet worden aangewend voor projecten die een bijdrage leveren tot het Parijs-akkoord.

Hoe staat de minister tegenover dit percentage, en welke voorstellen ondersteunt hij om tot dit percentage te komen?

ANTWOORD

op vraag nr. 459 van 22 januari 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. CEF Transport (CEF-T) is een essentieel instrument om TEN-T vervoersinfrastructuur in de EU te realiseren. Het CEF-T programma kan in de huidige programmaperiode 2014-2020 mooie resultaten voorleggen, met een hoge return naar belangrijke Vlaamse projecten. Het is daarom belangrijk dat het nieuwe budget ambitieus genoeg is. Het is duidelijk dat we niet mogen eindigen onder het voorgestelde budget door de Commissie, dat zou een stap terug zijn. Indien de onderhandelingen het toelaten, zal Vlaanderen een compromis met het Europees Parlement bepleiten om zo meer middelen voor CEF-T vrij te maken.
2. Vlaanderen onderschrijft absoluut het belang van CEF-T. In de MFK-onderhandelingen is het echter zoeken naar een delicaat evenwicht waarbij winst voor het ene programma elders verlies betekent. Het wordt immers weinig waarschijnlijk bevonden dat het totale budget nog zal stijgen. Het is wel zo dat rubriek 1 steeds een speerpunt voor Vlaanderen is geweest en daarbinnen behoort CEF-T samen met Horizon Europe tot de prioriteiten. Binnen deze klijtlijnen ijveren we voor een zo ambitieus mogelijk budget voor CEF-T.
3. CEF-T zet momenteel vrijwel uitsluitend in op financiering van koolstofarme projecten rond alternatieve brandstoffen en in duurzame modi zoals binnenvaart of spoorvervoer. In de volgende programmaperiode blijft die focus behouden.
4. Zoals de vraagsteller in vraag 2 aanhaalt, is CEF een programma onder direct beheer van de Europese Commissie. Het huidige EU wettelijk kader heeft al aandacht voor duurzaamheid. De lidstaten zijn via comitologie betrokken in dit besluitvormingsproces en kunnen zo nodig interveniëren. Verder kan de Europese Rekenkamer controleren of de Commissie deze principes van duurzaamheid wel correct toepast.
5. Uiteraard vallen synergieën tussen de drie sectoren toe te juichen. In de mobiliteit van morgen is er een duidelijke meerwaarde als we denken aan geconnecteerd en autonoom rijden of smart grids voor laadinfrastructuur. De synergieoproep onder de huidige programmaperiode in 2016 was niet zo succesvol als verwacht. Dit had te maken dat de voorwaarden voor indiening juridisch zeer rigide waren. De Commissie erkent dit ook in haar eigen evaluatie. Het belangrijkste aandachtspunt is dan ook dat er in CEF 2 meer flexibiliteit is voor synergieën rond slimme en groene mobiliteit. Ik begrijp dat de besprekingen tussen de Raad en het Europees Parlement op dat gebied de goede richting uitgaan.
6. Dit percentage lijkt me logisch aangezien transport een significante bijdrage moet leveren om de klimaatdoelstellingen van het Parijs-akkoord te halen. Zoals hoger aangehaald zet CEF-T momenteel al quasi uitsluitend in op duurzaam vervoer, waardoor ik er niet aan twijfel dat het CEF 2 programma zal kunnen voldoen aan dit ambitieniveau. Binnen de Vlaamse bevoegdheid zal onder CEF 2 zeker verder ingezet worden op binnenvaart en alternatieve brandstoffen.