

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 118
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 20 november 2020

MATTHIAS DIEPENDAELE

VLAAMS MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING, WONEN EN ONROEREND ERFGOED

Plezierscheepvaart - Vergroening en fiscaal regime

Vlaanderen zit op dit ogenblik midden in een transitie naar duurzame mobiliteit. In dit transitieverhaal lijkt de Vlaamse Regering echter een sector uit het oog te verliezen, met name de Vlaamse plezierscheepvaart. In de beleidsnota 2019-2024 van de Vlaamse minister van Omgeving wordt daaraan slechts één zinnetje besteed. Er wordt gesteld dat "er zal verder gewerkt worden aan de vergroening van de scheepvaart door te investeren in walstroom". In de beleidsnota van de Vlaamse minister van Mobiliteit wordt gesteld dat men wil "inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk".

Nochtans is binnen de sector van de Vlaamse plezierscheepvaart nog een enorme milieuwinst te boeken als men weet dat op dit ogenblik het gros van de pleziervaartschepen in Vlaanderen nog steeds zijn uitgerust met motoren die werken op basis van vervuilende fossiele brandstoffen, terwijl er op de markt reeds tal van nieuwe zero-emissievaartuigen beschikbaar zijn die werken op elektrische motoren (waarvan sommige hun stroom zelfs halen uit op het vaartuig aangebrachte zonnepanelen). Het elektrisch varen is in opkomst, maar van een massale elektrificatie van de pleziervaart is echter nog geen sprake.

Op dit ogenblik geldt voor de pleziervaartuigen in Vlaanderen een fiscaal systeem bestaande uit enerzijds een "belasting op inverkeerstelling van een pleziervaartuig" (voor pleziervaartuigen die langer zijn dan 7,5 m en waarvoor een vlaggenbrief vereist is) en anderzijds een jaarlijkse "vaartaks" onder de vorm van een "waterwegenvignet". In Vlaanderen wordt voormelde belasting echter gekoppeld aan de leeftijd van het pleziervaartuig; des te ouder en vervuilender het pleziervaartuig is op het ogenblik van inschrijving, des te goedkoper deze belasting wordt. Het jaarlijks wegvignet is dan weer enkel verplicht voor pleziervaartuigen die langer zijn dan 6 meter en/of sneller kunnen varen dan 20 km per uur, zonder verder rekening te houden met het al dan niet vervuilende karakter van de motoraandrijving. Het huidige Vlaamse fiscaal pleziervaartregime belooft dus geenszins de personen die opteren om een elektrisch aangedreven pleziervaartuig aan te kopen.

Als men over de grens naar Nederland kijkt, blijkt dat de regio Amsterdam uiterlijk binnen 5 jaar volledig wil overschakelen naar elektrisch aangedreven plezierscheepvaart op de binnenwateren. Daarenboven heeft men in Nederland reeds ingezien dat uitsluitend investeren in walstroom, zoals de Vlaamse minister van Omgeving in Vlaanderen op dit ogenblik wil doen, volkomen onrealistisch is wegens het enorm hoog aantal laadpunten en de lange wacht- en oplaadtijden die vereist zijn om een elektrische pleziervaartvloot varende te houden. In Nederland zal men opteren voor een

gecombineerd systeem waarbij, naast het gebruik van laadpalen, de batterijen van de pleziervaartuigen bij zogeheten “wisselstations” onmiddellijk omgeruild kunnen worden voor volle exemplaren.

1. Hoeveel pleziervaartuigen zijn er op dit ogenblik in Vlaanderen geregistreerd? Hoeveel van deze vaartuigen beschikken over een verbrandingsmotor voor fossiele brandstoffen en hoeveel zijn reeds uitgerust met een elektrische of een hybride aandrijving? Graag ook een overzicht van de jaarlijkse evolutie van het aantal ingeschreven pleziervaartuigen sinds 2014 met eveneens een onderverdeling naargelang het soort aandrijving.
2. Op hoeveel plaatsen in Vlaanderen werden sinds het aantreden van de huidige Vlaamse Regering in het kader van het walstroom-project van de Vlaamse minister van Omgeving reeds laadpunten voor pleziervaartuigen aangelegd en effectief in gebruik genomen (grag ook een overzicht per Vlaamse provincie met vermelding van de plaats en het aantal laadpunten per plaats)?
3. Overweegt de Vlaamse minister van Financiën om, in samenspraak met de andere leden van de Vlaamse Regering, een aanpassing van het fiscaal pleziervaartregime uit te tekenen om de vergroening van de Vlaamse plezierscheepvaart te stimuleren? Zo niet, waarom niet? Zo ja, om welke fiscale aanpassingen gaat het dan?
4. Is de Vlaamse minister van Omgeving van plan om haar walstroom-beleid voor de pleziervaartuigen bij te sturen, in die zin dat niet alleen geïnvesteerd wordt in de plaatsing van laadpunten, maar ook in de bouw van “wisselstations” naar Nederlands voorbeeld?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhair Demir (266), Matthias Diependaele (118), Lydia Peeters (252)

MATTHIAS DIEPENDAELE

VLAAMS MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING, WONEN EN ONROEREND ERFGOED

ANTWOORD

op vraag nr. 118 van 20 november 2020

van **CARMEN RYHEUL**

Een gecoördineerd antwoord zal verstrekt worden door mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken.