

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



Zitting 2004-2005

19 mei 2005

VERSLAG VAN DE VLAAMSE REGERING

Vlaamse vinger aan de Europese pols

Overzicht van voor Vlaanderen belangrijke EU-dossiers in 2005

Januari 2005

GEDACHTEWISSELING

**over de dossiers inzake Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
met de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur, en mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Flor Koninckx**

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 Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Herman Lauwers, Bart Martens.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Herman Reynders, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

51 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nrs. 2 tot 7: Verslagen over gedachtewisselingen

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op 19 april 2005 een gedachtewisseling met de beide bevoegde ministers Kris Peeters en Kathleen Van Brempt over het verslag van de Vlaamse Regering “Vlaamse vinger aan de Europese pols, overzicht van voor Vlaanderen belangrijke EU-dossiers in 2005”.

De heer *Jan Peumans* vraagt welke verdere perspectieven de aangekondigde aanpassing van de EU-richtlijn over het eurovignet biedt. Wat komt er na de beslissing van de Europese Commissie deze week? Wat zijn de consequenties voor het Antwerpse Masterplan?

Minister *Kathleen Van Brempt* legt uit waarom de Vlaamse Regering uiterekend nu met een standpunt komt, terwijl de richtlijn toch al jaren in de maak is. Zij doet dat om het Belgische standpunt aan te sturen. En het is mogelijk dat er deze week een beslissing valt, al is dat niet zeker. Wat wel zeker is, is dat er nog een lange procedure volgt. Na de eerste lezing door de raad deze week, gaat de richtlijn naar het parlement, waarna zij voor een tweede lezing weer op de tafel van de raad belandt en daarna weer naar het parlement moet. Dat kan nog gevolgd worden door een overlegprocedure tussen beide en door een derde lezing. De minister geeft de havenrichtlijn als voorbeeld van een ontwerp dat in derde lezing werd verworpen. Nu al conclusies trekken, is dus voorbarig. De reden waarom de Vlaamse overheid de discussie op het publieke forum brengt, is het feit dat België als kleine lidstaat makkelijk in een minderheidspositie komt in de raad. Het komt er dus op aan de behandeling van de richtlijn – die zij in de huidige vorm slecht vindt – goed te managen.

De heer *Herman Lauwers* wil weten of de lange procedure ook de lopende plannen, zoals die in Antwerpen, kan vertragen.

De minister antwoordt dat zij moeilijk rekening kan houden met een nog onbestaande richtlijn. Er ligt thans een tekst ter discussie voor, net als vele andere. De belangrijke opties met betrekking tot het Masterplan voor Antwerpen blijven dus gesteund door de Vlaamse Regering.

De heer *Ludwig Caluwé* vraagt wat de minister van plan is als het slechtste scenario zich voordoet,

dus als de richtlijn in weerwil van alle inspanningen toch wordt goedgekeurd. Klopt het overigens dat het vignet beperkt blijft tot vrachtauto's boven 12 ton en dat wat eronder valt, vatbaar blijft voor tolheffing? Gaat dat voldoende opleveren? Houden de huidige berekeningen daar rekening mee?

De minister zegt dat deze kwestie illustreert dat men onmogelijk rekening kan houden met de richtlijn. Het is namelijk nog lang niet zeker of er nu 3,5 ton of 12 ton in de goedgekeurde tekst zal staan. Misschien kunnen de lidstaten wel kiezen.

Mevrouw *Annick De Ridder* meent dat het toch opportuun is om nu al rekening te houden met de verschillende mogelijkheden.

De minister repliceert dat de Vlaamse Regering natuurlijk bezig is met alternatieve denkwegen, maar dat men daar vandaag nog geen beslissingen kan op baseren.

Vervolgens snijdt minister *Kris Peeters*, op vraag van de heer *Ludwig Caluwé*, de stand van zaken met betrekking tot het tweede voorstel van havenrichtlijn aan. De Havencommissie formuleerde een advies en dat werd door de regering aan Europa overgemaakt. De discussie is op dat niveau aan de gang. Het is een delicaat dossier, waarin zeker nog serieuze bijsturing nodig is.

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat het een bevoegdheid van minister Peeters is, maar ze zal bepaalde aspecten van de richtlijn op de voet opvolgen. Men mag de situatie niet dramatiseren, maar men moet alles rustig bekijken.

De heer *Flor Koninckx* vraagt hoe lang een Europese procedure duurt. *Minister Van Brempt* zegt dat dit minimaal anderhalf tot twee jaar is. Het kan ook sneller gaan. Sommige richtlijnen worden in een eerste lezing goedgekeurd; dan duurt de procedure een half tot één jaar. Voor complexe richtlijnen duurt de procedure minimum twee jaar, maar dat kan ook veel langer zijn.

De heer *Jan Peumans* zegt dat de Commissie voorstellen heeft gedaan om de richtlijn 99/62 te herzien op 23 juli 2003, waarbij ze stelt dat het systeem kan worden uitgebreid tot vrachtwagens vanaf drieënhalve ton. In uitzonderlijke gevallen kan tot maximum 25 procent van de tolgelden worden gebruikt voor de financiering van ande-

re infrastructuur, zoals spoorweginfrastructuur. Welke spoorweginfrastructuur bedoelt men daarmee? Verder is het de vraag wat er nog aan de procedure kan veranderen? Dat is fundamenteel in de discussie. Tijdens de hoorzittingen omtrent de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) wist de algemeen manager van de BAM, de heer Bruno Accou, ook niet waar hij aan toe was. Als de richtlijn wordt omgezet, is dat een streep door de rekening van datgene wat met de zwakke weggebruiker heeft te maken. Dat is een spijtige ontwikkeling. Zo is er sprake van 'ear marking': het geld dat men int, moet dienen waarvoor het rechtstreeks wordt gebruikt. Welke aanwijzingen zijn er dat dit ten goede wordt veranderd?

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat de 'ear marking' momenteel niet meer in de tekst staat. Het voorstel dat men voor stedelijke gebieden meer mag vragen, is ook al twee keer opgenomen en verwijderd. Het is de expliciete vraag van Vlaanderen geweest om ook stedelijke gebieden mee op te nemen. Dat is ook opnieuw opgenomen in het standpunt van de Vlaamse Regering. Momenteel staat dit niet in de richtlijn, maar het kan er wel weer in worden opgenomen. Er is vandaag een amendement toegevoegd om tegemoet te komen aan de eisen van Italië en dat een uitzondering mogelijk maakt voor 'frequent users' (lees: alle Italianen). De minister kan niet antwoorden op de vraag van de heer Peumans. Ze is ervan overtuigd dat ook de commissaris die verantwoordelijk is voor de richtlijn, niet weet waar dit zal eindigen gelet op de procedure en het feit dat het Europees Parlement de richtlijn nog moet behandelen. In het parlement zullen de stellingnamen heel duidelijk zijn, in tegenstelling tot die van de raad, die een gesloten bastion vormt.

Minister *Kris Peeters* is het eens met minister Kathleen Van Brempt. Welke richting de richtlijn uitgaat, is een democratisch proces. Het is belangrijk om te weten wat men gaat doen met de BAM. De regering moet daarover nog een aantal beslissingen nemen. Men dient duidelijk te weten of de financiering van het Masterplan Antwerpen al dan niet in gevaar komt. De regering zal daarmee maximaal rekening houden, hoewel men dient te beseffen dat de omstandigheden kunnen wijzigen en men niet alles kan voorzien. Men zal er evenwel voor zorgen dat er een maximale dekking is voor alle relevante scenario's die een effect kunnen hebben op de financiering van de BAM. Het is

terecht dat die vraag wordt gesteld en dat er daarop wordt geantwoord. De Vlaamse Regering moet daarover duidelijkheid scheppen. De discussie op het Europese niveau kan nog een tijdje doorgaan. Het is belangrijk dat Vlaanderen een positie heeft ingenomen zodanig dat België een duidelijk standpunt kan innemen. Het zou spijtig zijn dat de financiering van de BAM op losse schroeven komt te staan. Het is de bekommernis van de minister om ervoor te zorgen dat dit niet gebeurt.

De heer *Ludwig Caluwé* zegt dat het parlement zich in de toekomst zal moeten uitspreken over het feit of Europese kaderwetten al dan niet in strijd met het subsidiariteitsbeginsel zijn, althans als de Europese grondwet wordt goedgekeurd. De heer *Flor Koninckx* vraagt of de Waalse en de Brusselse regering ook een standpunt hebben ingenomen. Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat er maandag een vergadering is geweest. De Brusselse regering heeft zich bij het standpunt van de Vlaamse Regering aangesloten. Er is nog geen duidelijkheid over het standpunt van de Waalse regering. Er zijn daarover bilaterale contacten aan de gang. De minister denkt niet dat er een probleem zal zijn, maar het standpunt is nog niet formeel beslecht.

De heer *Jan Peumans* zegt dat in de nota van de Vlaamse Regering (pagina 16) staat dat het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de raad betreffende de dienst voor openbaar vervoer en het reizen per spoor, volgens het werkdocument van de Europese Commissie een nieuwe titel en afgeslankte versie zou zijn van het voorstel van richtlijn openbaredienstcontract, maar dit moet nog worden bevestigd door een officiële nieuwe tekst. In de duiding bij het stuk staat dat, aangezien de Commissie ongeveer klaar moet zijn met het nieuwe voorstel terzake, men er zich aan mag verwachten dat het dossier in 2005 op de agenda staat. Het voorstel zal alvast op de Raad van Transport van 27 en 28 juni 2005 worden behandeld. Dit wordt een topdossier voor Vlaanderen inzake openbaar vervoer betreffende stads- en streekvervoer. Dat is de bevoegdheid van minister Van Brempt. Het dossier loopt al een aantal jaren. Vlaanderen is een eiland aan het worden in Europa wat betreft de concurrentie op de weg. Wat zijn de vooruitzichten?

Minister *Kathleen Van Brempt* antwoordt dat de officiële teksten nog niet beschikbaar zijn. Er zijn wel al wat teksten gelekt. De eerste indicaties

zijn dat het Vlaamse model waarbij de openbare-vervoersmaatschappij als exploitant en regisseur optreedt, maar tegelijkertijd ook een deel kan uitbesteden, niet langer een probleem is. De minister volgt het dossier op de voet. Er is ook een task force opgericht die bestaat uit mensen van De Lijn, de betrokken administraties en andere experts, om het dossier op te volgen.

De verslaggever,

Flor KONINCKX

De voorzitter,

Marc VAN DEN
ABELEN
