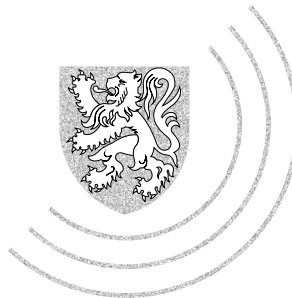


V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **500** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 23 april 2010 (2009-2010)

Verslagmoment over de Europese Ministerraad Transport van 17 december 2009

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Marino Keulen

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 Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
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;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marc Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

INHOUD

I. Toelichting door de permanente vertegenwoordiging	4
1. Een formele Transportraad.....	4
2. De agenda van 17 december 2010	4
3. Verordening Passagiersrechten bus- en autocar	4
4. Verordening Managementsstructuren Galileo-programma's.....	5
5. Richtlijn Intelligente Transportsystemen	5
6. Mededeling 'Future of Transport'	5
7. Richtlijn Havenformaliteiten	6
8. Richtlijn Beveiligingsheffingen Luchthavens.....	6
9. Voortgangsrapport Geïntegreerd Maritiem Beleid (IMP) en mededeling Maritieme Bewaking (IMS).....	6
10. Het programma van het Spaanse voorzitterschap.....	6
II. Bespreking	7
Bijlage.....	9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 28 januari 2010 een verslagmoment over de Europese Transportraad van 17 december 2009 in Brussel. Er werd van gedachten gewisseld met mevrouw Joke Bamps, transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van Vlaanderen bij de Europese Unie (EU).

I. TOELICHTING DOOR DE PERMANENTE VERTEGENWOORDIGING

1. Een formele Transportraad

Mevrouw *Joke Bamps* herinnert eraan dat transport een categorie II-bevoegdheid is, wat betekent dat de federale overheid als woordvoerder van België optreedt, en de gewesten om beurten assessor zijn. Op 17 december 2009 was staatssecretaris voor Mobiliteit en Noordzeebeleid Etienne Schouppe aanwezig als woordvoerder. Assessor was minister Hilde Crevits. In 2010 is het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest assessor. De federale overheidsdienst (FOD) Buitenlandse Zaken organiseerde voorafgaand overleg in de schoot van het directoraat-generaal Europese Zaken en Coördinatie (DGE), ter afstemming van de standpunten van de verschillende Belgische overheden.

2. De agenda van 17 december 2010

Mevrouw Bamps overloopt eerst de agenda van de vergadering. Wat het landvervoer betreft, vermeldt zij het politieke akkoord over de Verordening Passagiersrechten bus- en autocar. Wat betreft de intermodale vraagstukken en netwerken, stond een algemene oriëntatie (een stand van zaken met de laatste, uit te klaren knelpunten, en dus nog geen finaal politiek akkoord) op het programma met betrekking tot de Verordening Managementstructuren van de Galileo-programma's, werd een stand van zaken gepresenteerd over de Richtlijn Intelligente Transportsystemen, en werden de conclusies aangenomen over de mededeling 'Een duurzame toekomst voor het vervoer'.

Binnen het maritiem beleid werd een algemene oriëntatie over de Richtlijn Havenformaliteiten aangenomen. Binnen het geïntegreerd maritiem beleid werden de raadsconclusies van de mededeling 'Maritieme bewaking' aangenomen. In het domein luchtvaart werd een voortgangsverslag aangenomen met betrekking tot de Richtlijn Veiligheidsheffingen Luchthavens.

Vervolgens behandelt de spreker de agendapunten een voor een.

3. Verordening Passagiersrechten bus- en autocar

Doel van deze verordening is – analoog met spoor, luchtvaart en parallel met het maritiem vervoer – de passagiersrechten voor bus- en autocarvervoer te stroomlijnen binnen de EU. Het toepassingsgebied is beperkt tot reguliere diensten, zoals de busdiensten van Eurolines. Occasioneel vervoer wordt uitgesloten, maar geregeld vervoer kan worden opgenomen als de lidstaat dit wenst. Voor dat laatste zijn alvast enkele zeer algemene bepalingen opgenomen inzake informatieverplichting, aansprakelijkheid en toegang voor gehandicapten die zullen gelden voor alle geregelde diensten. De Vlaamse betrokkenheid bij dit dossier is beperkt tot de bevoegdheid voor geregeld vervoer en De Lijn.

Mevrouw Bamps overloopt de verdere procedure. Nadat de Raad op 17 december een politiek akkoord bereikte, zullen onder het Spaanse voorzitterschap de onderhandelingen met het Europees Parlement worden opgestart. Het parlement heeft al laten verstaan dat het dit dossier samen met de eerder genoemde Verordening Passagiersrechten zee- en binnenvaart wenst te behandelen¹.

¹ Zie: *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 237/1, p. 5.

4. Verordening Managementsstructuren Galileo-programma's

Het doel van de tweede verordening op de agenda van 17 december is de rol en bevoegdheden van de Galileo-toezichtsautoriteit in lijn te brengen met de regelgeving van 2008 over financiering en management. Twee belangrijke openstaande punten zijn het stemgewicht van de Commissie in de toezichtsautoriteit, waarbij de Raad tegenstander is van een vetorecht, en de procedure bij een negatieve beslissing van het Security Accreditation Committee. De spreker attendeert op de relevantie van dit technische dossier voor Vlaanderen: het betreft verschillende toepassingen binnen het Galileo-programma inzake verkeersveiligheid en verkeersmanagement.

Wat de verdere procedure betreft, wijst mevrouw Bamps erop dat bij de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon op 1 december 2009, het hele Galileo-programma werd overgeheveld van DG TREN (directoraat-generaal transport en energie) naar DG Industrie. Of Galileo verder behandeld blijft op de Transportraden moet nog duidelijk worden tijdens de komende weken of maanden. De Commissie heeft wel al aangekondigd dat haar Galileopakket een 'mid-term review' zal bevatten, een voorstel van Verordening Openbare Geregelde Dienst, en een actieprogramma. Het wordt ten vroegste verwacht tegen mei/juni 2010.

5. Richtlijn Intelligente Transportsystemen

Wat intelligente transportsystemen betreft, is het doel van de kaderrichtlijn een interoperabel kader te creëren waaraan intelligente transportsystemen van lidstaten moeten voldoen. Dat is relevant voor het Vlaams Verkeerscentrum. In de eerste fase worden prioritaire acties naar voren geschoven, in de tweede standaarden gedefinieerd.

E-call is het meest gevorderd van de intelligente toepassingen, waarin bij een ongeval automatisch en via satelliet een signaal wordt gestuurd naar de hulpdiensten. De tweede prioritaire actie wordt gevormd door EU-wijde reis- en verkeersinformatiediensten. Minimale gratis dienstverlening inzake verkeersinformatie is voor het Europees Parlement een belangrijk punt. Tot slot noemt de spreker nog reservatie- en informatiediensten voor veilige truckparkings.

Van geen enkele van de opgesomde acties wordt de toepassing door de richtlijn verplicht. Er werd wel afgesproken dat de Europese Commissie twaalf maanden na de inwerkingtreding, die binnen twee jaar valt, initiatieven neemt voor de invoering van de verschillende prioritaire acties in de EU. Er is al een inhoudelijk akkoord over de richtlijn tussen Raad en Parlement, maar door de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon moeten de comitologiebepalingen nog worden aangepast. Over de opname van deze bepalingen inzake 'delegated acts' zijn wel nog discussies bezig. Een formeel akkoord wordt verwacht tijdens het Spaanse voorzitterschap.

6. Mededeling 'Future of Transport'

Mevrouw Bamps herinnert aan het ministeriële debat over de toekomst van het transport, dat zij tijdens het vorige verslagmoment vermeldde². Het Zweedse voorzitterschap wilde in december Raadsconclusies aannemen over de mededeling die de Europese Commissie daarover had gepubliceerd. Vlaanderen is vooral bezorgd over de herziening van het TEN-T-beleid (TEN-T: Transeuropees vervoersnetwerk), de comodaliteit en de bevordering van een 'modal shift'. Andere voor Vlaanderen belangrijke punten zijn de slimme logistieke ketens en de binnenvaart.

Daarnaast staat in de Raadsconclusies dat ook de nodige aandacht moet gaan naar de internalisering van de externe kosten en dat Europa daar mogelijkheden toe moet bieden. Helaas werd echter geen akkoord bereikt over de conclusies. Een aantal lidstaten was het

² *Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 237/1.*

niet eens met de modal shift. Italië en Oostenrijk raakten ook niet uit hun discussie over een interne markt zonder restricties. Gevolg is dat men is geëindigd met Voorzitterschapsconclusies, die minder sterk zijn dan Raadsconclusies.

7. Richtlijn Havenformaliteiten

Over de havenformaliteiten zijn, na de voortgangsrapportage van oktober de discussies voortgezet. Doel van de richtlijn is de vereenvoudiging en de afstemming van de administratieve procedures voor maritiem vervoer. Er resten nog slechts een tweetal knelpunten. Het eerste knelpunt is de wens van de lidstaten zonder zeehavens ('landlocked countries') om uitgesloten te worden. Zij zien immers het nut niet in van de omzetting, maar de Commissie is daar nog niet zo zeker van. Het tweede gaat over de termijnen. In het huidige voorstel moeten binnen de drie jaar elektronische formulieren ingevoerd worden en de papieren formulieren verdwijnen. Die termijnen zijn, op aandringen van het Parlement, veel korter dan de oorspronkelijke.

De Vlaamse bevoegdheden in dit dossier liggen in de 'short sea shipping' en de havens. Uiteraard is ook Vlaanderen voor de vereenvoudiging van formaliteiten en procedures. Na de goedkeuring van de algemene oriëntatie in december, gaan de discussies over de laatste twee knelpunten door in de Raad. Ondertussen wordt ook het overleg met het Europees Parlement opgestart, waarvoor Europees parlamentslid Dirk Sterckx rapporteur is. De Spanjaarden beogen een politiek akkoord tijdens hun voorzitterschap.

8. Richtlijn Beveiligingsheffingen Luchthavens

Doel van de Richtlijn Beveiligingsheffingen Luchthavens is om de veiligheidsheffingen te stroomlijnen tussen luchthavenmaatschappijen en passagiers en de inkomsten te laten terugvloeien naar de veiligheidsdiensten in de plaats van naar andere luchthavendiensten. Vlaanderen, dat bevoegd is voor de regionale luchthavens, heeft als standpunt dat kleine luchthavens met minder dan vijf miljoen passagiers uitgesloten moeten worden vanwege de significante kosten. Een grote meerderheid binnen de Raad is het daarmee eens.

Samen met andere lidstaten is Vlaanderen niet eens zeker van de winst die de richtlijn op zich oplevert. Er bestaat sinds 2008 al een belangrijke richtlijn over luchthavenheffingen. Het Parlement is wel een groot voorstander, maar de Raad is dus minder overtuigd. Na de presentatie van het voortgangsrapport in december, gaat de discussie verder over de noodzaak van de richtlijn en over de uitsluiting van de kleine luchthavens. De Raadswerkgroep vervolgt zijn werk onder het Spaanse voorzitterschap.

9. Voortgangsrapport Geïntegreerd Maritiem Beleid (IMP) en mededeling Maritieme Bewaking (IMS)

Vervolgens gaat mevrouw Bamps in op het voortgangsrapport Geïntegreerd Maritiem Beleid en de mededeling Maritieme Bewaking. De Raadsconclusies daarover werden aangenomen als A-punt op de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen van 17 november 2009. Dat betekent dat er geen discussies meer zijn in de Raad. Het voortgangsrapport geeft de stand van zaken bij de uitvoering van het actieplan van 2007. De spreker beoordeelt de conclusies als zeer algemeen en oppervlakkig. Het tweede gaat over de afstemming van de gegevensuitwisseling tussen burgerlijke en militaire diensten over de bewaking van kust en havens. De Commissie wil daarover een 'roadmap' publiceren in de loop van 2010.

10. Het programma van het Spaanse voorzitterschap

Tot slot gaat de spreker nog even in op het Spaanse programma, dat vooral lopende zaken bevat. Daartoe behoren de Richtlijnen Havenformaliteiten en Beveiligingsheffingen Luchtvaart. Het Spaanse voorzitterschap zal waarschijnlijk ook een politiek akkoord

bereiken in juni over de Richtlijn Intelligente Transportsystemen. Het zal ook onderhandelingen met het parlement opstarten over de passagiersrechten bus en zee- en binnenvaart. Verdere initiatieven van de Commissie zijn nog niet bekend, gezien de nieuwe pas in februari aantreedt.

In de periode van het Spaanse voorzitterschap vindt een Informele Raad plaats over stedelijke mobiliteit, op 12 en 13 februari 2010 in La Coruña. Er is ook een klein onderdeel opgenomen over maritieme veiligheid en een over 'body scans'. Voor België nemen staatssecretaris Schouppe en minister Grouwels deel. Formele Raden vinden plaats op 11 maart 2010 in Brussel en 24 juni 2010 in Luxemburg.

II. BESPREKING

De heer *Marino Keulen* werpt de vraag op of men het geregeld vervoer niet eerder tot voorbeeld zou moeten maken inzake passagiersrechten in plaats van het uit te sluiten. Welk standpunt heeft Vlaanderen in die discussie ingenomen en hoe komt het dat men eraan denkt het geregeld vervoer uit te sluiten, tenzij voor personen met een handicap?

Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat al sinds 2007 een richtlijn bestaat die een aantal verplichtingen oplegt aan het geregeld vervoer. Naast het gevaar van tegenstrijdigheden, was er de tegenkanting van verschillende lidstaten in de Raad. Landen als het Verenigd Koninkrijk zijn heel weigerachtig, omdat hun wetgeving ver achterstaat. Vlaanderen heeft zich niet verzet, omdat de Belgische regelgeving nu al verder gaat dan wat in de richtlijn wordt opgelegd.

De heer *Jan Roegiers* bedankt mevrouw Bamps voor de informatie die na het vorige verslagmoment werd bezorgd als antwoord op sommige vragen. Hij informeert naar de agenda van de Informele Raad voor Mobiliteit. Welk standpunt zal Vlaanderen mogelijk innemen? Het lid vraagt in het algemeen of het mogelijk is om de commissie vooraf in de plaats van alleen achteraf te informeren.

Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat de Europese Commissie eind september een actieplan over stedelijke mobiliteit publiceerde, dat volgt op een groenboek van een tweetal jaar geleden. Het Zweedse voorzitterschap heeft daar niets mee gedaan, het Spaanse is dat wel van plan. In het plan staat een twintigtal maatregelen waaraan de Commissie de volgende jaren wil werken. Gezien de subsidiariteit is stedelijke mobiliteit een fragiel onderwerp op Europees vlak. Veel lidstaten en steden willen de handen vrij houden. Zij verwacht dan ook weinig regels als resultaat maar veeleer goede praktijken als mobiliteitsplannen en bewustmakingscampagnes.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wijst erop dat het groenboek beschikbaar is op het intranet. Een gedachtewisseling daarover in de commissie lijkt hem een interessante mogelijkheid. Hij verwijst naar de regeling der werkzaamheden.

De heer *Dirk de Kort* vraagt meer toelichting bij de Vlaamse bezorgdheid over de herziening van de TEN-T-richtsnoeren. Bestaat er een kaart waarop die projecten zijn samengebracht en waarop men kan zien welke in Vlaanderen zijn gekozen? De informatie over de snelheid waarmee die infrastructuurprojecten worden uitgevoerd, en hun evaluatie, zou ook interessant kunnen zijn voor de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten. De heer *Sas van Rouveroy* vraagt om in het antwoord in te zoomen op het Seine-Scheldeproject.

Mevrouw *Joke Bamps* bevestigt dat een evaluatie van het TEN-T-beleid heeft plaatsgevonden en dat de Commissie een omvattende herziening plant. Er is een thans een lijst van dertig prioritaire projecten, waarvan Seine-Schelde heel belangrijk is voor Vlaanderen. De

uitvoering loopt inderdaad grote vertraging op. Momenteel wordt de herziening voorbereid in expertgroepen.

Er is wel een nieuwe visie nodig. Dit debat loopt momenteel en een nieuw initiatief wordt hierna verwacht, ten vroegste aan het eind van dit jaar. Het gevraagde kaartje belooft zij te bezorgen³. Op vraag van de heer de Kort antwoordt zij dat de reacties op het groenboek in het kader van de consultatie verzameld zijn op de site van de Europese Commissie. Ook de evaluatie van de consultatie zelf door de Commissie is publiek⁴.

De heer *Sas van Rouveroy* heeft begrepen dat Seine-Schelde beslist beleid blijft. Wat beoogt men dan met de evaluatie? Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat men daarmee op het toekomstige TEN-T-beleid mikt, zonder aan de huidige dertig prioritaire projecten te raken. In elk geval moet men ook in een overgang voorzien tussen de bestaande lijst en het nieuwe beleid. Dit maakt momenteel het onderwerp uit van de discussies en voorbereidingen van de herziening.

Op vraag van de heer *Marino Keulen* bevestigt mevrouw *Joke Bamps* nogmaals dat geen van de bestaande projecten zullen afvallen. De verandering zal er eerder in bestaan dat men niet langer met projecten maar met netwerken gaat werken. Maar die nieuwe visie staat – op dit moment – los van de lijst van dertig. Maar dan kan het wel zijn, zo concludeert de heer *Sas van Rouveroy* dat bepaalde projecten in een breder geheel worden opgenomen, zoals dat van de modal shift in het geval van Seine-Schelde.

De heer *Ward Kennes* vond het schriftelijk antwoord op zijn vraag naar het waarom van de uitsluiting van overheidsveren uit de verordening over passagiersrechten voor zee- en binnenvaart, niet overtuigend⁵. Dat de overheid reserve-veren zou moeten ter beschikking stellen, erkent hij als onredelijke kosten, maar niet het betalen van een schadevergoeding bij annulering. Mevrouw *Joke Bamps* bevestigt dat dit nochtans het standpunt is van de Vlaamse Regering.

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggever,

Marino KEULEN

³ Zie bijlage.

⁴ Op het internet: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm>.

⁵ *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 237/1, p. 11.

BIJLAGE:

De fiche van het Seine-Scheldeproject
(p. 60 van het TEN-T Progress Report 2009)⁶

⁶ <https://www.ten-t-days-2009-naples.eu/fileadmin/Content/Downloads/PDF/TEN%20T%20Implementation%20of%20the%20Priority%20Projects.pdf>.

