



Vlaams
Parlement

stuk **2409** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 30 januari 2014 (2013-2014)

Verslagmoment
over de recente Europese Ministerraden Transport
en over de stand van zaken van het TEN-T-programma

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Els Kindt

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroi;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

1. Uiteenzetting door mevrouw Joke Bamps, transportattaché bij de Vlaamse Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU	4
1.1. Recente Europese Transportraden	4
1.2. TEN-T-herziening en Connecting Europe Facility	5
1.3. Richtlijn Clean Power for Transport	6
1.4. Vierde Spoorpakket	6
1.5. Havenverordening	7
1.6. Richtlijn Maritieme Ruimtelijke Ordening	8
1.7. Aankomende dossiers	8
2. Bespreking	9
2.1. Verkeersveiligheid	9
2.2. Clean Power for Transport	9
Gebruikte afkortingen	10

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be/dossierpagina) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 12 december 2013 een verslagmoment over de recente Europese Transportraden en over de stand van zaken van het TEN-T-programma, met mevrouw Joke Bamps, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU¹. Mevrouw Bamps illustreerde haar toelichting met een presentatie, die kan worden geraadpleegd op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be.

1. Uiteenzetting door mevrouw Joke Bamps, transportattaché bij de Vlaamse Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU

1.1. Recente Europese Transportraden

Mevrouw *Joke Bamps* begint met een overzicht van de voorbije Europese Transportraden.

In de eerste helft van 2013 nam Ierland het voorzitterschap van de Europese Raad waar. Er waren Transportraden geagendeerd voor 11 maart en 10 juli. In juli nam Litouwen de fakkel over. Op 10 oktober en 5 december werden opnieuw Transportraden georganiseerd. In Tallinn zijn midden oktober de TEN-T-dagen gehouden. De bevoegde Vlaamse minister, Hilde Crevits, nam eraan deel. Begin 2014 neemt Griekenland het voorzitterschap op. De plannen van die periode wil mevrouw Bamps eveneens doornemen, alsook de prioritaire dossiers voor Vlaanderen in Europa.

In de Transportraad van 11 maart is een eerste oriënterend debat gehouden over het vierde Spoorpakket dat door de Europese Commissie begin 2013 is gepubliceerd. Ook de richtlijn Clean Power for Transport, over de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, is op dezelfde raad gepresenteerd. Op 6 juni 2013 is het eerste dossier van het Spoorpakket aangepakt, uit de technische pijler, de Interoperabiliteitsrichtlijn. Er is een akkoord over gevonden. Over Connecting Europe Facility, de financieringsfaciliteit voor de TEN-T-projecten, werd een voortgangsrapport aangenomen. Er was al wel een akkoord over de transportaspecten ervan.

Onder Litouws voorzitterschap in oktober 2013 kwam er een akkoord over het tweede technische voorstel van de Spoorveiligheidsrichtlijn. Er is een debat gehouden over een herziening van de passagiersrechten in de luchtvaart en men werd het eens over de financiering van het Europees Maritiem Veiligheidsagentschap.

In december kwam een akkoord tot stand in de Raad over het dossier Clean Power for Transport en is een voortgangsrapport aangenomen over de passagiersrechten in de luchtvaart.

Onder het Grieks voorzitterschap in 2014 zijn alvast twee Raden gepland, op 11 maart en 10 juni. Een informele raad zou op 7 en 8 mei doorgaan. Die zou in eerste instantie gaan over het maritieme luik en de Europese maritieme strategie tot 2018. De tweede dag focust op verkeersveiligheid. Voor België is federaal staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, de heer Melchior Wathelet, woordvoerder. Het Brusselse Gewest is assessor.

Prioritaire dossiers zijn de TEN-T-herziening en de Connecting Europe Facility, die recent zijn aangenomen. Het Clean Power for Transport-pakket, het vierde Spoorpakket, de Havenverordening en de richtlijn Maritieme Ruimtelijke Ordening zijn andere belangrijke dossiers.

¹ Zie ook het vorige verslag: *Parl.St.* VI.Parl. 2012-12, nr. 1935/1.

1.2. *TEN-T-herziening en Connecting Europe Facility*

De TEN-T-herziening en Connecting Europe Facility zijn op de Raad van 5 december 2013 aangenomen en worden eerstdaags gepubliceerd. Enkele dagen later treden ze dan ook in werking. Na onderhandelingen tussen Raad en Parlement is van het initieel vooropgestelde budget van 31 miljard euro, 26 miljard euro overgebleven. Op bijna 15 miljard euro daarvan kunnen alle lidstaten aanspraak maken; 11 miljard euro wordt vastgelegd vanuit de cohesiefondsen en zijn derhalve minder interessant voor Vlaanderen. In het finale akkoord zijn alle Vlaamse projecten die men heeft aangebracht ook opgenomen. Voor de implementatie zijn door de Commissie in samenwerking met Raad en Parlement negen corridors gedefinieerd. Tussen 80 en 85 percent van de financiering gaat naar die corridors. Ze zijn afgestemd op de spoorvrachtcorridors die al in 2009 zijn vastgelegd. Alle Vlaamse projecten, ook die voor haven- en binnenvaart, zijn opgenomen in de corridor North Sea-Mediterranean. Dat omvat alle Vlaamse havens, het Albertkanaal, de Seine-Scheldecorridor, het Kanaal Gent-Terneuzen, de sluis daar enzovoort.

Mevrouw Bamps verwijst naar een kaart met negen kleuren om de verschillende corridors aan te geven (zie elektronische bijlage). Voor Vlaanderen is de paarse kleur het belangrijkste, de North Sea-Mediterranean, die van Ierland tot het zuiden van Frankrijk loopt, tot Marseille. België is vrij dichtbezet met een aantal corridors en is ook opgenomen in twee andere, waarin evenwel alleen spoorprojecten zijn opgenomen. De rode loopt naar de Baltische staten, de North Sea-Baltic, en de oranje loopt tot Genua, de Rhine-Alpine.

In het uiteindelijke akkoord over de cofinanciering voor de TEN-T-projecten is niet veel meer veranderd. Voor studies is er 50 percent cofinanciering voorzien, voor werken 20 percent. Het gaat dan onder meer om spoor- en binnenvaartwerken, maatregelen tegen spoorlawaaï, havenprojecten, luchthavens en multimodale platformen. Nieuw is dat ook de boordcomponenten van de verkeersbeheerssystemen zijn opgenomen. Dat behelst onder meer de uitrusting van locomotieven met ERTMS-systemen en de binnenvaartschepen met het RIS.

Voor bottlenecks is in 30 percent cofinanciering voorzien, voor grensoverschrijdende secties in 40 percent. Voor binnenvaart wordt voor beide 40 percent vooropgesteld. Dat was in het initiële voorstel niet meegenomen en is goed nieuws. Voor de landcomponenten van de verkeersbeheerssystemen is in 50 percent cofinanciering voorzien. Dat behelst de uitrusting van de infrastructuur zelf. Voor toegankelijk maken van vervoersinfrastructuur voor personen met een handicap en Motorways of the Sea-projecten geldt 30 percent cofinanciering.

De Verklaring van Tallinn werd ondertekend in oktober 2013 tijdens de TEN-T-dagen, door de Franse, de Nederlandse, Waalse en Vlaamse bevoegde ministers en de Europese commissaris van Transport Siim Kallas. De ondertekenende partijen streven naar een maximale cofinanciering van 40 percent voor alle binnenvaartprojecten die in de North Sea-Mediterraneancorridor zijn vervat. Dat gezamenlijk engagement is een belangrijk signaal, stelt mevrouw Bamps.

Begin 2014 wordt per corridor een coördinator aangeduid. Doel is in overleg met de stakeholders een aantal werkgroepen op te starten met de betrokken infrastructuurbeheerders, overheden en dergelijke en een werkplan op te stellen tegen eind 2014 dat dan kan worden aangenomen. Er is vanuit politiek oogpunt wel op aangedrongen om de eerste projectoproepen onder de Connecting Europe Facility zo snel als mogelijk te lanceren. Die zouden in maart-april 2014 volgen.

1.3. *Richtlijn Clean Power for Transport*

De richtlijn Clean Power for Transport is een ander belangrijk dossier. Het behelst een richtlijn en actieplan voor lng in de scheepvaart. Het voorstel legt een aantal infrastructuurvereisten op inzake alternatieve brandstoffen. Initieel ging het voor de Commissie om 200.000 elektrische laadpalen in België tegen 2020, waarvan ongeveer 10 percent publiek, en om lng-installaties in alle havens, zowel binnen- als zeehavens van het TEN-T-kernnetwerk, om lng-stations voor trucks om de 400 kilometer op het TEN-T-wegennetwerk en elke 150 kilometer cng-laadpunten voor voertuigen.

Een belangrijke pijler van het voorstel is dat lidstaten verplicht worden om een nationale strategie voor alternatieve brandstoffen en de respectieve infrastructuur op te stellen. Het voorstel van richtlijn zet tevens een stevige stap in de richting van standaardisatie door te kiezen voor één type stekker voor elektrische voertuigen zodat die in de hele EU geharmoniseerd kan worden. Ook voor lng en dergelijke zijn gelijkaardige standaardiseringsnormen opgenomen.

De tekst is in Raad en Parlement besproken en er is binnen de Raad recent een akkoord gevonden. Het rapport van het Parlement is al in ontwerpversie beschikbaar. De Raad heeft het initiële voorstel sterk afgezwakt. Zo is de deadline 2020 voor het merendeel van de infrastructuur door de Raad in het algemeen verschoven naar 2030. De bindende doelstellingen zoals voor de laadpalen zijn geschrapt en moeten volgens de Raad alvast op nationaal niveau worden bepaald. De kilometeraanpak voor lng en cng op de wegen is eveneens geschrapt.

Het Parlement daarentegen volgt grotendeels wel het initiële voorstel van de Commissie, bijvoorbeeld qua deadlines, standaardisering en laadpalen, al zijn die cijfers gehalveerd. België toonde zich binnen de Raad gematigder en kon zich door de band wel vinden in de meer ambitieuze deadlines, onder meer 2020 voor lng in de scheepvaart. In 2015 gaan hoe dan ook de Zwavelrichtlijn en de SECA-zones van start voor de eigen regio. Ook qua standaardisering was België overwegend positief en kon het akkoord gaan met indicatieve targets over de laadpalen. Begin 2014 beginnen de onderhandelingen tussen Raad en Parlement in het dossier met als doel nog voor de verkiezingen van mei 2014 een akkoord te vinden. Dan zal blijken wat het compromis wordt, besluit de spreekster.

1.4. *Vierde Spoorpakket*

Het Vierde Spoorpakket bestaat uit een mededeling en zes wetgevende initiatieven. De politieke voorstellen omvatten de liberalisering van het binnenlandse spoorvervoer, een verdere scheiding van de taken ('unbundling') van infrastructuurbeheerder en operatoren en een verplichte aanbesteding voor openbare dienstcontracten. De technische pijler heeft drie voorstellen inzake interoperabiliteit, uitbreiding van de taken van het Europees Spoorwegbureau (ERA) en de aanpassing van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Begin 2013 is de Raad aan de slag gegaan met het voorstel en in juni werd een akkoord gevonden over de Interoperabiliteitsrichtlijn. In oktober 2013 kon men het eens worden over de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Zeer recent is over het spooragentschap een voortgangsrapport aangenomen. In 2014 wil men eveneens op dat vlak tot een akkoord komen. Men is begonnen met de technische voorstellen omdat de politieke allicht moeilijker liggen, stelt mevrouw Bamps.

Het Europees Parlement heeft de zes voorstellen parallel behandeld en stemt nog over alle voorstellen in december 2013. Het is mogelijk dat het pakket alsnog wordt opgesplitst en dat er in 2014 al onderhandelingen plaatsvinden over de technische pijler. Mogelijk kunnen

deze dan nog voor de verkiezingen worden afgerond. De politieke kant komt dan na de verkiezingen aan bod.

1.5. Havenverordening

De Europese Commissie heeft voor de derde keer in 2013 een pakket van mededelingen en een verordening inzake havenbeleid gepubliceerd. Het is de derde poging om tot een verdere harmonisering van het havenbeleid op Europees niveau te komen. Eerdere pogingen in 2001 en 2004 zijn verworpen door het Europees Parlement en derhalve ingetrokken. In 2007 leverde de Commissie een mededeling af rond het havenbeleid. Er was een actieplan opgenomen met te nemen maatregelen inzake milieu, modernisering, sociale omstandigheden enzovoort.

In 2013 komt de Commissie opnieuw met een pakket met een mededeling en een verordening. Groot verschil met de eerste pakketten is dat passagiersdiensten en vrachtafhandeling niet onder het onderdeel van de markttoegang van de verordening vallen. De discussie inzake zelfafhandeling komt derhalve niet ter sprake. Het luik inzake havenarbeid komt evenmin in het voorstel van verordening voor en wordt behandeld in de sociale dialoog die recent is opgestart. De Commissie is tevens afgestapt van het idee dat in Europa één uniek model moet worden geïmplementeerd inzake havenbeleid. Er is nu sprake van een toolbox waarmee elke haven minstens aan een aantal algemene principes zou moeten voldoen.

Het voorstel heeft twee grote pijlers: markttoegang en financiële transparantie. Er zijn ook nog een aantal algemene bepalingen. Er is sprake van raadpleging van havengebruikers en belanghebbenden, oprichting van een onafhankelijke toezichthoudende instantie en voorts zijn er bepalingen over beroepen en sancties.

De Havenverordening zou volgens de Commissie van toepassing moeten zijn op acht diensten: bunkering, baggeren, afmeren, havenontvangstfaciliteiten, loodsen en slepen. Vrachtafhandeling en passagiersdiensten ressorteren enkel onder het luik inzake financiële transparantie. Concreet voor Vlaanderen is ze van toepassing op de TEN-T-zeehavens, de vier Vlaamse havens dus. Er is in de maanden voorafgaand hard aan een Vlaams standpunt gewerkt. De aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie en de resolutie van het Vlaams Parlement² zijn daarin meegenomen.

Aandachtspunten van de Vlaamse visie zijn enerzijds de principes van het Vlaamse Havendecreet, die in het voorstel van verordening worden bevestigd. Ook de subsidiariteit en de proportionaliteit acht men gerespecteerd en in lijn met de resolutie. Qua rechtsvorm is men toch geneigd eerder voor een richtlijn te pleiten. De tekst van de verordening vindt men niet duidelijk genoeg om toepasbaar te zijn op alle lidstaten. Als die tekst alsnog serieus gewijzigd wordt, dan kan het ook een voordeel zijn om voor een verordening te opteren omdat dan dezelfde regels in heel Europa van toepassing worden. Dat maakt een duidelijk level playing field mogelijk. De meeste lidstaten blijken voorstander van een richtlijn.

Specifiek als aandachtspunt haalt de spreekster aan dat het voorstel niet alleen van toepassing is op de havens zelf, maar ook op de maritieme toegang tot de havens. Dat is voor Vlaanderen alleen aanvaardbaar als het baggeren uit de diensten wordt geschrapt. Baggeren is in Vlaanderen een specifieke generieke overheidsdienst die niet echt ten opzichte van een klant wordt geleverd. Men verwacht anders ook problemen met betrekking tot het Scheldeverdrag met Nederland. Vlaanderen ziet ook niet in hoe het opnemen van de maritieme toegang kan bijdragen tot het level playing field op Europees niveau. Vlaanderen

² *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 2147/1-3.

kent heel specifieke en complexe maritieme toegangen en ziet ze derhalve liever geschrapt uit het toepassingsgebied.

Voor het loodsen is het vooral van belang dat de Vlaamse regeling behouden kan blijven. Het loodsen als niet-economische dienst definiëren zou mogelijk zijn mits aanpassingen in de tekst. Veel lidstaten blijken voorstander van schrapping uit het voorstel.

Over de term ‘havenbeheerder’ of ‘managing body of the port’ is niet duidelijk wie die taak opneemt in het voorstel. Dat kan immers een andere entiteit zijn – naast de havenbeheerder uit het Havendecreet kan ook de overheid een dienst leveren en als dusdanig optreden als het om de maritieme toegang gaat – naargelang van de dienst en of die dienst in de haven of op de maritieme toegang wordt geleverd.

Conform de resolutie van het Vlaams Parlement moet de administratieve last van de op te richten of aan te duiden onafhankelijke toezichthoudende instantie en de consultatieverplichtingen zo veel mogelijk beperkt worden door daarvoor bestaande instanties te gebruiken.

1.6. *Richtlijn Maritieme Ruimtelijke Ordening*

De richtlijn Maritieme Ruimtelijke Ordening wordt behandeld in de Raad voor Algemene Zaken. Het is een zeer horizontaal voorstel. Daarover heeft het Vlaams Parlement een negatief subsidiariteitsadvies aangenomen³. Het doel van de richtlijn is een kader te scheppen voor het opmaken van maritieme ruimtelijke uitvoeringsplannen en kustzonebeheersplannen. De Europese Commissie wil de lidstaten verplichten een kader te scheppen en een proces in te voeren en als dusdanig een maritiem ruimtelijk uitvoeringsplan uit te werken zonder de inhoud ervan te bepalen.

De Europese Raad zou de tekst kortelings in sterk afgezwakte vorm goedkeuren. Alle bepalingen inzake geïntegreerd kustzonebeheer zouden geschrapt zijn. In het Parlement zouden ze erin opgenomen blijven. Naast het negatief subsidiariteitsadvies van het Vlaams Parlement, rezen ook ernstige vragen bij de juridische grondslag omdat men dicht aanleunt bij de ruimtelijke ordening, waarover Europa geen bevoegdheid heeft. Daar argumenteert men dat er inzake het procesmatige wel degelijk een bevoegdheid kan gelden. Juridisch klopt dat, maar dan moet duidelijk zijn dat er geen uitspraak wordt gedaan over de inhoud van de plannen.

België was formeel wel voorstander van het opnemen van het kustzonebeheer in de richtlijn. In die zin liet men samen met een aantal andere lidstaten een verklaring opnemen bij het raadsakkoord. België erkent de meerwaarde van het opmaken van een kustzonemanagementplan. Op Belgisch niveau is men ook bezig met het uitwerken van een maritiem ruimtelijk plan. Dat is volkomen afgestemd met het voorstel van richtlijn ter zake.

1.7. *Aankomende dossiers*

Wat met de dossiers die in 2014 allicht worden opgestart? De richtlijn Maten en Gewichten van Voertuigen is al gepubliceerd door de Commissie in het voorjaar 2013. Het gaat om bepalingen met betrekking tot aerodynamica van vrachtwagens en de verhouding tot de milieuprestaties. Ook het grensoverschrijdend toestaan van de ecocombi's komt hierin aan bod en zal allicht begin 2014 in de Raad besproken worden. Op zeer korte termijn is tevens in de publicatie voorzien van een voorstel van richtlijn inzake stedelijke mobiliteit. Dat wordt nauwgezet opgevolgd, verzekert mevrouw Bamps.

³ *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 2038/1-3.

2. Bespreking

2.1. *Verkeersveiligheid*

De heer *Steve D'Hulster* wil weten wat hij zich moet voorstellen bij een informeel moment over verkeersveiligheid. Is het niet vreemd dat men vlak voor verkiezingen het terrein nog aftast? Is er al een agenda?

Mevrouw *Joke Bamps* stelt dat het een soort van traditie is dat de meeste lidstaten onder hun voorzitterschap een informele Raad organiseren, doorgaans in de eigen hoofdstad en over een thema dat ze belangrijk achten. Ierland deed dat niet om budgettaire redenen. Voor Griekenland zal het om de maritieme toekomst gaan tot 2018 en de verkeersveiligheid. Er is nog geen specifieke agenda beschikbaar maar men verwacht een breed spectrum aan thema's met onder meer intelligente transportsystemen, plannen inzake verkeersveiligheid op Europees niveau enzovoort. Er is niet echt een link met de verkiezingen.

2.2. *Clean Power for Transport*

Mevrouw *Griet Smaers* vindt het vreemd dat de Raad de ambities inzake onder meer de elektrische laadpalen en duurzame transportmiddelen sterk heeft afgezwakt. Zelf is ze van mening dat in een zwaar logistieke regio – wat voor de economie een goede zaak is – juist erop moet worden toegezien dat die mobiliteit en de voertuigen groener en duurzamer worden. Een beperking van de verkeersstroom lijkt haar niet realistisch, zelfs met een kilometerheffing. Waarom die afzwakking? Welke landen en vooral argumenten zitten daarachter?

Mevrouw *Joke Bamps* beaamt dat het betreurenswaardig is dat de doelstellingen danig afgezwakt worden in het kader van de Clean Power for Transport. De Commissie beoogde in elk geval de kip/ei-problematiek te doorbreken: laadpalen installeren om dan de aanschaf van elektrische voertuigen voor burgers te vereenvoudigen of toegankelijker te maken. De discussie blijft of het aantal laadpalen op de markt moet worden afgestemd of dat er proactief moet worden gewerkt door de infrastructuur alvast te voorzien. De Oost-Europese landen zijn daar het sterkst tegen gekant, met Polen, Tsjechië en Hongarije op kop. Zij zien de targets helemaal niet zitten. België, Scandinavië, Italië, Nederland en andere waren positiever en zagen liever meer ambitie in het voorstel, maar het wordt bijzonder moeilijk om dat te realiseren, stelt de spreekster nog. Voor een aantal Oost-Europese lidstaten is het een breekpunt. Mevrouw Bamps verwacht dat de deadlines nog enigszins zullen worden bijgeschroefd naar beneden omdat 2030 wel heel lang lijkt. Het was tevens de bedoeling een signaal aan de markt te geven om te investeren in bijvoorbeeld groenere motoren en elektrische voertuigen. Een te lange deadline doet dat niet.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Els KINDT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

cng	compressed natural gas
ERA	European Railway Agency
ERMTS	European Rail Traffic Management
EU	Europese Unie
lng	liquefied/liquid natural gas
RIS	River Information Services
SECA	Sulphur Emission Control Areas
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport