



Vlaams
Parlement

ingediend op **334** (2014-2015) – Nr. 1
27 april 2015 (2014-2015)

Verslag

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

van het verslagmoment
over de Europese Ministerraden Transport,
en voorstelling van de Vlaamse vertegenwoordiging
bij de Europese Unie

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;

mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;

de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;

de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;

de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;

de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;

mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

1. Uiteenzetting door Julie Bynens, algemeen afgevaardigde van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie	4
1.1. Extra beleidslaag	4
1.2. Informatie aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement	4
1.3. Intra-Belgisch samenwerkingsakkoord	5
1.4. Dossiers transport.....	5
2. Uiteenzetting door Joke Bamps, attaché Transport en Mobiliteit bij de Vlaamse Vertegenwoordiging.....	5
2.1. Achteruitblik Italiaans voorzitterschap en vooruitblik Lets voorzitterschap	5
2.2. Prioritaire dossiers	6
3. Bespreking.....	10
Gebruikte afkortingen	14
Bijlage: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 12 maart 2015 een gedachtewisseling met verslagmoment over de voorbije Europese Transportraden. Eerst stelde Julie Bynens, algemeen afgevaardigde van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie, de werking voor van de Vlaamse Vertegenwoordiging bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie. Daarna bracht Joke Bamps, attaché Transport en Mobiliteit bij de Vlaamse Vertegenwoordiging, verslag uit van de voorbije Europese Transportraden.

De presentatie van Joke Bamps is te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Uiteenzetting door Julie Bynens, algemeen afgevaardigde van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie

Julie Bynens licht kort de werking toe van de Vlaamse Vertegenwoordiging bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie. Ze is algemeen afgevaardigde van de Vlaamse Regering binnen de Belgische Permanente Vertegenwoordiging bij de EU.

1.1. Extra beleidslaag

De Europese Unie en het beleid ter zake behelst niet meteen het gebruikelijke buitenlandse beleid. Het Europese niveau is een extra beleidslaag met mogelijk grote impact op de eigen beleidsniveaus. Het Vlaamse regeerakkoord noemde het Europese beleid daarenboven een hefboom voor het verdere buitenlandse beleid.

De rol van de Vlaamse afvaardiging is die van front office bij de Europese instellingen. Ze behartigt de Vlaamse belangen en vertaalt ze naar de Belgische context. De focus ligt bij de Raad van Ministers, met zijn tien raadsformaties waar via de Belgische kanalen de Vlaamse belangen worden ingebracht. Er zijn daarnaast ook zowel informele als formelere contacten met de Europese Commissie. Die laatste behelzen onder meer staatssteunkwesties. Ook met Europese parlementsleden worden de nodige contacten onderhouden zodat informatie over de werkzaamheden vlot kan doorstromen.

1.2. Informatie aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement

In samenspraak met het Departement internationaal Vlaanderen wordt maandelijks een mededeling opgesteld voor de Vlaamse Regering, waarin wordt meegedeeld wat er tijdens de voorgaande maand speelde aan actualiteit op het Europese niveau. Er wordt een overzicht gegeven van de horizontale dossiers en men gaat kort in op wat in de diverse vakraden aan de orde is gekomen. Ook richtlijnen die eraan komen of aangenomen zijn, worden vermeld, alsook voor Vlaanderen belangrijke inbreukdossiers.

Begin 2015 is een belangrijke nota ingediend met een eerste analyse van het werkprogramma van de Europese Commissie voor dit jaar. Dat zal jaarlijks gebeuren. Er wordt vanuit Vlaams standpunt een analyse gemaakt van de meest prioritaire dossiers voor Vlaanderen. Voor die dossiers zal dan in de maandelijkse mededeling ook een opvolging met het Vlaamse standpunt verzekerd worden. De maandelijkse mededeling en andere nota's worden consequent aan het Vlaams Parlement bezorgd.

Ook voor duiding van bepaalde dossiers ten overstaan van de commissies in het Vlaams Parlement staat de afvaardiging in. Maar het beantwoorden van politieke vragen blijft uiteindelijk de exclusieve bevoegdheid van de respectieve ministers.

1.3. Intra-Belgisch samenwerkingsakkoord

De werking van de Vlaamse afvaardiging kadert binnen een samenwerkingsakkoord dat intra-Belgisch is afgesloten. Zowel de regeling van de coördinatie van Belgische standpunten als de wijze waarop België zich laat vertegenwoordigen in de Raad van Ministers is daarin afgesproken. Het akkoord dateert van 1994, aangezien in 1993 de bevoegdheden, ook voor buitenlands beleid, in de Grondwet zijn verankerd en het Verdrag van Maastricht sindsdien toelaat dat regionale ministers hun lidstaat kunnen binden in de Raad.

Er zijn een aantal categorieën vooropgesteld waarbinnen bevoegdheden zijn verdeeld. Op basis daarvan wordt beoordeeld welk niveau binnen België de staat vertegenwoordigd. Transport is ondergebracht in categorie 2, wat inhoudt dat het een gemengde bevoegdheid is met de lead bij de federale overheid. Alle transportdossiers in de Raad worden derhalve behartigd door een federaal minister, met een regionale assessor. Dat impliceert een toerbeurt onder de gewesten van telkens een jaar om die minister bij te staan in de Raad.

Eén van de prioriteiten in zowel het federaal als het Vlaamse regeerakkoord is een herziening van het bewuste samenwerkingsakkoord. De vele bevoegdheidsverschuivingen en aanpassingen intra-Belgisch nopen daartoe.

1.4. Dossiers transport

Binnen het kader van de horizontale dossiers die de afvaardiging opvolgt, wordt onder meer het investeringspakket Juncker van nabij opgevolgd, ten belope van 315 miljard euro. Dat kan een impact hebben op het Europese budget voor transport.

Voorts zijn er de Europa 2020-strategie, de landenspecifieke aanbevelingen, de klimaatdoelstellingen en de energie-unie, die door de emissiehandel een raakvlak heeft met transport.

2. Uiteenzetting door Joke Bamps, attaché Transport en Mobiliteit bij de Vlaamse Vertegenwoordiging

Joke Bamps bespreekt de specifieke transportdossiers die op de agenda stonden en zullen staan.

2.1. Achteruitblik Italiaans voorzitterschap en vooruitblik Lets voorzitterschap

Het tweede semester van 2014, van juni tot december, stond onder Italiaans voorzitterschap, het eerste semester van 2015, van januari tot juni onder het Letse voorzitterschap.

2.1.1. Italiaans voorzitterschap

Twee Transportraden vonden plaats onder Italiaans voorzitterschap, op respectievelijk 8 oktober en 3 december 2014. Op 8 oktober stond prioritair: de Havenverordening, waarover een algemene benadering is bereikt binnen de Raad, wat een akkoord behelst. Het Europees Parlement moet dan nog een rapport goedkeuren en dan kunnen de onderhandelingen tussen Raad en Parlement van start gaan om tot een akkoord te komen.

Het vierde spoorpakket was eveneens aan de orde tijdens dezelfde raadsvergadering. Er is een debat gehouden over de politieke pijler. Voorts stond nog een debat over de mededeling Drones. Daaruit bleek de nood aan een kader op Europees niveau. In het kielzog daarvan zijn een aantal conferenties gehouden,

onder meer in Riga nog begin maart 2015. De Europese Commissie heeft een wetgevend initiatief aangekondigd ter zake. Dat kan gaan over vlieghoogte, privacy enzovoort en het wordt later in 2015 verwacht.

Op de Raad van 3 december 2014 zijn raadsconclusies aangenomen over het TEN-T-beleid in het kader van de EU 2020-strategie en in opvolging van een informele Raad van 16 en 17 september 2014 in Milaan waar dieper werd ingegaan op de competitiviteit, mogelijkheden, financiering en mogelijke implementatie van het TEN-T-netwerk. Er stond ook een algemene benadering over het SESII+-verhaal, met betrekking tot de Single European Sky, de vervolmaking van de Europese luchtvaartmarkt. Dat dossier speelt vooral federaal.

2.1.2. Lets voorzitterschap

Onder Lets voorzitterschap worden raden gepland op 13 maart 2015 en 11 juni 2015, en geen informele Raad.

Op de agenda van de eerste Raad staan twee debatten, met name over het vierde spoorpakket en de politieke pijler ervan. Dat dossier ligt moeilijk en moet heel wat verschillende visies verenigen. Het gaat voornamelijk over de liberalisering van het binnenlandse spoorvervoer en de aanpassing van de wetgeving inzake de openbare dienstverplichtingen. Er wordt ook een debat gevoerd over groeicompitiviteit en jobs in het kader van de EU 2020-strategie. Dat debat bouwt voort op de Raad van december 2014. Er staat ook nog een lunchdebat over de competitiviteit in de luchtvaartsector op het programma.

Prioritaire dossiers in het eerste semester van 2015 zijn het vierde spoorpakket, een richtlijn over technische voorschriften in de binnenvaart en de EFSI-verordening.

2.2. Prioritaire dossiers

Joke Bamps somt de dossiers op die onder de transportfilière worden behandeld. Het Junckerplan en het EFSI ressorteren onder de Ecofin-filière maar hebben significante impact op de transportbudgetten. Voorts zijn er de richtlijn Maten en Gewichten van Voertuigen, de Havenverordening, de richtlijn Technische Voorschriften in de Binnenvaart, het vierde spoorpakket en het EFSI.

2.2.1. Richtlijn Maten en Gewichten

De richtlijn Maten en Gewichten van voertuigen is in 2013 gepubliceerd op voorstel van de Europese Commissie. Ze heeft tot doel technische aanpassingen van cabines en achterflappen van trucks mogelijk te maken. Dat moet de verkeersveiligheid verhogen en de aerodynamica van de vrachtwagens verbeteren.

Belangrijk voor Vlaanderen was een discussie over het grensoverschrijdend toelaten van lange en zware voertuigen. De Commissie heeft daarmee een poging gedaan om de problematiek op Europees niveau uit te klaren. Er werd evenwel geen consensus gevonden over het probleem en er is vooralsnog geen juridische duidelijkheid of het Europese niveau dat mag regelen.

Over de richtlijn Maten en Gewichten werd een akkoord gesloten tussen Raad en Parlement eind 2014. Dat zou gepubliceerd moeten worden tegen de zomer van 2015. Vanaf dan geldt een omzettingstermijn van 24 maanden. Er is een bepaling in opgenomen die stelt dat voor al de bepalingen inzake technische aanpassingen van cabines en achterflappen vooraf een technische analyse dient

te gebeuren door de Commissie om na te gaan of er geen aanpassingen nodig zijn aan de wetgeving voor dat type voertuigen. Die analyse gebeurt in de volgende maanden. Mocht er aanpassing nodig zijn, dan moet er eerst nog een aanpassing gebeuren van die wetgeving, type goedkeuring voertuigen op Europees niveau, vooraleer de richtlijn in werking kan treden.

2.2.2. Havenverordening

Het voorstel van Havenverordening dat voorligt, is de derde poging van de Europese Commissie om tot een wetgevend kader te komen voor het Europees havenbeleid. In 2001 en 2004 werden al eerder havenpakketten voorgelegd, die telkens door het Europees Parlement verworpen en nadien ingetrokken werden door de Commissie. In 2007 volgde een mededeling inzake het havenbeleid, met vervolgens in 2013 een nieuw havenpakket en een nieuw voorstel van verordening.

Groot verschil met vorige pogingen is dat een aantal angels eruit zijn gehaald. Zo is de markttoegang van passagiersdiensten en vrachtafhandeling niet opgenomen. Ook havenarbeid bleef buiten beschouwing en wordt intussen behandeld in het kader van de sociale dialoog. Voorts had de Commissie niet voor ogen een uniek model op te leggen voor alle Europese havens, maar wel om een toolbox aan te reiken waarin de havens hun systeem kunnen inpassen.

De Havenverordening bestaat uit twee grote pijlers. Enerzijds is er de markttoegang, anderzijds een pijler financiële transparantie. Daarnaast zijn er nog een aantal algemene bepalingen over raadpleging van havengebruikers en andere belanghebbenden, de onafhankelijke toezichthoudende instantie en bepalingen over beroepen en sancties.

In het voorstel van verordening zijn acht havendiensten opgenomen: bunkering, baggeren, afmeren, havenontvangstfaciliteiten, loodsen en slepen. Alleen onder het hoofdstuk financiële transparantie worden vrachtafhandeling en passagiersdiensten opgenomen. Voor Vlaanderen heeft het voorstel effecten voor de vier Vlaamse zeehavens. Er is een Vlaams standpunt opgemaakt dat de aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie¹ en de resolutie van het Vlaams Parlement van de voorgaande zittingsperiode² omvat.

Op de Transportraad van oktober 2014 is een algemene benadering gevonden. De belangrijkste Vlaamse aandachtspunten van het akkoord zijn erop gericht dat in de raad de dienst baggeren wordt uitgesloten van de opgenomen diensten. Men is van mening dat baggeren niet zozeer een havendienst behelst dan wel een infrastructuurwerk dat niet aan één specifieke klant wordt geleverd. De meeste lidstaten konden zich in die redenering vinden. Baggeren is derhalve uit de richtlijn gelicht.

Ook over de dienst loodsen is een compromis bereikt. Het loodswezen zou eventueel kunnen worden uitgesloten uit de verordening. Dat maakt het mogelijk het Vlaamse loodswezen te houden zoals het is.

Een laatste belangrijk punt was de maritieme toegang. De verordening was initieel van toepassing op de havens en hun maritieme toegang, wat een

¹ Zie: <http://vlaamsehavencommissie.be/vhc/publicatie/aanbeveling-eu-ports-policy> en http://vlaamsehavencommissie.be/sites/default/files/documenten/VHC_ADV_20130710_EU_Ports_Policy.pdf.

² Resolutie betreffende bedenkingen inzake subsidiariteit in verband met het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de financiële transparantie van havens (COM (2013) 296) (Parl.St. VI.Parl. 2012-13, nr. 2147/1-3).

probleem stelde voor Antwerpen en enkele Duitse havens. De maritieme toegang is zeer lang en dat kan een concurrentieel nadeel opleveren. Het gevonden compromis impliceert dat enkel de maritieme toegang die onder jurisdictie valt van de havenbeheerder, onder het toepassingsgebied van de richtlijn zou vallen.

Het blijft wachten op het rapport van het Europees Parlement inzake dat dossier. Men slaagde er net niet in bij het einde van de voorgaande zittingsperiode om nog een ontwerprapport goed te keuren. Met de nieuwe Transportcommissie van het Europees Parlement moet het opnieuw worden opgenomen. Hoe dat evolueert, is nog niet duidelijk. Eind voorjaar 2015 verwacht men dat de discussies worden gestart. Nadien volgt nog de onderhandeling tussen Raad en Parlement.

2.2.3. Richtlijn Technische Voorschriften Binnenvaart

De richtlijn Technische Voorschriften Binnenvaart kadert in het NAIADES II-pakket, of het Europese actieplan voor de binnenvaart tot 2020, dat volgt op het vorige plan dat tot 2010 liep. Het omvat maatregelen op het vlak van milieu, infrastructuur, innovatie, opleiding enzovoort. Het NAIADES II-pakket met deze richtlijn werd gepubliceerd in september 2013.

Het doel van de richtlijn is een harmonisering te realiseren van de technische standaarden in de binnenvaart in de diverse fora. Binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCNR) – het zwaartepunt voor de uitwerking van standaarden – de Donau-commissie, op Europees en internationaal niveau bij de UNECE, zijn standaarden in opmaak en in afstemmingsfase. Het voorstel wil ze allemaal op elkaar afstemmen en vanuit al die fora laten verwijzen naar één standaard. Er zou een speciaal comité worden opgericht om dat te realiseren, het CESNI: Comité pour l'élaboration de standards techniques de navigation intérieure. Het zou de standaarden met experts moeten overleggen en afstemmen, ze op één plaats publiceren en een referentie naar die publicatie doen opnemen in alle respectieve wetgevingen.

Het dossier ligt voor op werkgroepniveau en zou afgerond moeten zijn tegen de Transportraad van juni 2015. Het comité zou dan ook operationeel moeten zijn. Nadien volgt ook daarover de onderhandeling met het Europees Parlement, dat wel al een rapport in dezelfde lijn heeft aangenomen in het voorjaar van 2014.

2.2.4. Het vierde spoorpakket

Het vierde spoorpakket bestaat uit een mededeling en zes wetgevende initiatieven. Drie initiatieven vormen de ene, politiek getinte, pijler en zij hebben betrekking op de liberalisering van het binnenlands spoorvervoer, de verdere scheiding en bundeling onder infrastructuurbeheerder en operatoren, en de verplichte aanbesteding voor openbare dienstcontracten. De andere pijler is de technische, met onder meer de richtlijn Interoperabiliteit, de verordening voor de uitbreiding van de taken van het Europese spooragentschap ERA en de aanpassing van de Veiligheidsrichtlijn.

De twee pijlers worden ook als dusdanig behandeld. Voor de technische pijler zijn de onderhandelingen binnen de Raad afgerond in 2014 voor de drie voorstellen. Er lopen onderhandelingen tussen Raad en Parlement. Voor Vlaanderen lag een belangrijke aandachtspunt bij de definitie van 'light rail', die uitgesloten wordt van alle technische bepalingen en spoorwetgeving. De definitie werd voor het eerst ingevoerd op Europees niveau. Met medewerking van De Lijn werd een compromis van definitie gevonden die intussen ter discussie voorligt.

De politieke pijler ligt moeilijker. Er wordt nog gediscussieerd over algemene lijnen, en over de mate van liberalisering van het binnenlandse spoorvervoer zijn er nog tal van knelpunten. Ook de mate van scheiding tussen infrastructuurbeheerder en operator blijft voor dispuut zorgen. Voor Vlaanderen is de definiëring van het begrip 'bevoegde lokale autoriteit' cruciaal. Ze wordt in het voorstel van verordening inzake de openbare dienstverplichtingen verfijnd en meer specifiek geïnterpreteerd. Dat kan gevolgen hebben voor het organisatiemodel van De Lijn, omdat de definitie van toepassing is op alle openbare vervoersmodi. Vlaanderen ziet liever de bestaande definitie behouden.

Het Letse voorzitterschap wil de werkzaamheden rond de technische pijler graag voor de zomer afronden. Voor de politieke pijler is er nog geen uitsluitsel mogelijk.

2.2.5. *Junckerplan en EFSI-fonds*

Het Junckerplan draait rond het EFSI. De Commissie heeft in november 2014 de mededeling 'Een investeringsplan voor Europa' gepubliceerd. Het omvat drie grote pijlers:

- het EFSI, 315 miljard euro aan investeringen die men wil aantrekken via een 21 miljard euro garanties;
- het creëren van een geloofwaardige pipeline voor projecten;
- de creatie van een ondernemingsvriendelijk klimaat, wat onder meer het streven naar betere regelgeving inhoudt, het wegwerken van investeringsbarrières en het voltooien van de interne markt.

Op de Ecofin-raad van december en de Europese top werd de mededeling onderschreven.

Waar komt het geld vandaan? Er wordt 16 miljard euro aan Europese middelen in het EFSI geïnvesteerd, samen met 5 miljard van de Europese Investeringsbank. Met een verwacht multiplicatoreffect van 15 hoopt men uiteindelijk een budget van 315 miljard euro samen te krijgen.

In januari 2015 is de EFSI-verordening gepubliceerd als uitwerking van het Junckerplan. Voor de concrete werking wil men een overeenkomst opstellen tussen de Commissie en de EIB. Het beheer van het fonds is in de verordening opgenomen: een steering board met een managing director die de bijdragen verzamelt en investeringsrichtsnoeren uitvaardigt, en een investment committee. In het voorstel van de Commissie was voor dat investment committee sprake van zes onafhankelijke experts; in het akkoord van de Raad zijn er dat uiteindelijk acht geworden plus een managing director. Zij moeten de ingediende projecten evalueren en de EFSI-steun goedkeuren.

De projecten die financiering kunnen genieten, moeten risicovoller zijn dan wat al door de EIB wordt ondersteund. Ze moeten economisch leefbaar zijn en een meerwaarde toevoegen. De investeringsboard legt in dat verband nog criteria vast. Het gaat niet om subsidies, maar wel om garanties van de EIB.

Belangrijk voor Vlaanderen is de impact op het TEN-T-beleid en de transportinfrastructuur. De Connecting Europe Facility is de belangrijkste bron voor transportinvesteringen binnen de Europese budgetten. Het beschikt over een budget van 26,2 miljard euro, waarvan 14,9 miljard euro bedoeld is voor transportinfrastructuur. Er werd 3,3 miljard euro van gebruikt om het EFSI te financieren, waarvan 2,7 miljard euro uit het transportonderdeel afkomstig is.

Eind februari 2015 is onder CEF een eerste call afgerond, met een vooropgesteld budget van 7,9 miljard euro. Er zijn al een aantal vastleggingen gebeurd, onder

meer voor programma's rond innovatie in de luchtvaart. Men vreest dat daardoor het gros van de 14,9 miljard tot 2019 opgesoupeerd is. De volgende calls onder CEF zouden dus veel minder budget ter beschikking hebben of geschrapt kunnen worden. Dat kan een impact hebben op de geplande Vlaamse projectpipeline voor CEF.

Het TEN-T-beleid en de CEF focussen vooral op de groene modi, op spoor en binnenvaart, en CEF richt zich ook op grensoverschrijdende projecten en interoperabiliteit. Op Europees niveau kan daar een meerwaarde gerealiseerd worden waar nationaal dat veeleer in gebreke blijft. EFSI legt die voorwaarde niet op en wil vooral private inkomsten aantrekken, zonder daarvoor criteria te formuleren over de soort van projecten. Het gaat ook veel breder dan transport. Vlaanderen vreest dat in eerste instantie wegenprojecten aan bod zullen komen en dat spoor- en binnenvaartprojecten minder interessant zullen zijn voor private investeerders. Die houding is actief verdedigd op Belgisch niveau tijdens de Ecofin-raad. Op 10 maart 2015 heeft die raad een algemene benadering bereikt in het dossier. België heeft in dat kader een verklaring afgelegd over de verwachte impact van EFSI op CEF en Horizon 2020, waar zich gelijkaardige problemen stellen.

Er is grote druk om de onderhandelingen tussen Raad en Parlement af te ronden tegen de zomer van 2015. Men wil in de zomer van start gaan en de eerste projecten laten indienen. Het Europees Parlement is met het overleg ter zake gestart en blijkt zich vrij hard op te stellen wat betreft de budgetbronnen. Men wil daarvoor alternatieven voorstellen. Het is nog afwachten hoe dat afloopt, stelt de spreker.

3. Bespreking

Marino Keulen ziet heel wat terugkeren en is zeer pro-Europa. Hij wil vooral weten waar de sprekers eigenlijk concrete vooruitgang in zien.

Lode Ceyssens vraagt naar de standaarden van NAIADES II. Hij veronderstelt dat het ook infrastructuurstandaarden behelst. Het lid verwijst naar de talrijke infrastructuurprojecten in de binnenvaart die in Vlaanderen op stapel staan. In juni 2015 zouden de eerste kunnen worden voorgelegd aan het Europees Parlement. Het lijkt hem zinnig te weten dat alles kan doorgaan en dat men de bewuste standaarden kan implementeren in de lopende infrastructuurprojecten.

Klopt het dat light rail niet onder dezelfde veiligheidsvoorschriften valt als het reguliere spoorvervoer?

Bij TEN-T wil het lid weten of alleen de lidstaten dossiers daarvoor kunnen aanbrengen of ook de regio's. Hoeveel dossiers lopen er ter zake voor België en eventueel Vlaanderen?

Joris Vandenbroucke vraagt naar de PSO-verordening van 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg. Die stelt dat tegen 3 december 2019 het stads- en streekvervoer moet worden vrijgemaakt. Dat is een belangrijke beslissing voor de Vlaamse Regering: gaat men voor een volledig gedereguleerde markt of kent men een bepaalde operator exclusieve rechten toe, en dan kan men via interne concurrentie een operator zoals De Lijn behouden. Het bestaande openbaarvervoersmodel behouden is derhalve perfect mogelijk. De keuze is nog niet gemaakt maar intussen is men wel rapportage verplicht over de maatregelen die worden genomen om geleidelijk te voldoen aan de verordening. Is die rapportage ook beschikbaar voor andere lidstaten en de vorderingen die zij maken? Kan die worden bezorgd ter afweging van de keuzes die in omringende landen worden gemaakt?

In welke mate hebben de keuzes die nog moeten worden gemaakt met betrekking tot het vierde spoorpakket mogelijk een invloed op die verordening?

Björn Rzoska verbaast het telkens weer dat met het Junckerplan en het EFSI men met 21 miljard euro garanties 315 miljard euro investeringen wil realiseren. Waar men stelt dat het voor de vooropgestelde projecten moeilijker kan worden omdat de budgetten al grotendeels opgebruikt zullen zijn, wil het lid weten welke projecten eigenlijk al door Vlaanderen zijn aangemeld en in welke lijn, in het kader van het Junckerplan en het EFSI.

Jan Peumans stipt aan dat in een aantal EU-landen het binnenlandse spoorvervoer niet geliberaliseerd, maar juist geprivatiseerd is, zoals in Groot-Brittannië. Hoe verhoudt zich dat tot wat vooropgesteld wordt in het kader van de eerder vermelde verordening?

In het kader van de subsidiariteitstoets rond de Vlaamse havens is een voorstel van resolutie aangenomen in het Vlaams Parlement³. Zijn er nog elementen waarop die moet worden toegepast?

Het lid ergert zich nog aan het grote aantal afkortingen in de toelichtingen en verzoekt een afkortingenlijst ter beschikking te stellen.

Martine Fournier herinnert aan de antwoorden van de bevoegde minister over de stand van zaken in het Seine-Scheldedossier, in de commissievergadering⁴ van oktober 2014. De deelprojecten zouden een onderdeel vormen van lopende TEN-T-projecten. Doel was samen met de Waalse en Franse projectpartners een totaal dossier in te dienen voor subsidie, uiterlijk tegen februari 2015. Is dat ook gebeurd?

Dirk de Kort gaat in op de kilometerheffing, ook voor personenwagens. Ook de Europese commissaris blijkt dat nader te willen onderzoeken. Het Nederlandse parlement nam ter zake meteen een afwijzend standpunt in. In het kader van financiering van grote infrastructuurwerken lijkt het het lid ook zinvol om te zien in welke richting dat debat zich ontwikkelt. Hoe kan men dat mee opvolgen?

Joke Bamps stelt dat wordt gekeken naar het witboek Transport dat in 2010 gelanceerd is en tot 2020 loopt. Er zijn maatregelen in aangekondigd die in uitvoering moeten zijn. De grootste successen zijn te noteren in het kader van de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T-beleid) en de Connecting Europe Facility. Voor TEN-T is een volledig nieuwe methodologie uitgewerkt, met een uitgebreid en een kernnetwerk en specifieke corridors, negen in totaal doorheen Europa, die uitgetekend zijn. Door België lopen er drie en daarop liggen de belangrijkste Vlaamse infrastructuurwerken. Daar zal het grootste Europese budget ook naartoe gaan. Er is de afgelopen jaren heel wat over onderhandeld, stelt de spreekster. Het is een grote stap vooruit.

Ook inzake de laadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen is er vooruitgang geboekt, met de afronding van het voorstel Clean power for transport. De richtlijn beoogt de opmaak van een nationaal beleidsplan door alle lidstaten tegen eind 2016, dat moet weergeven in welke maatregelen wordt voorzien ten behoeve van alternatieve brandstoffen. Dat is een stap vooruit in het kader van de vergroening.

Het vierde spoorpakket sleept al lang aan maar behelst dan ook onderhandelingen tussen 28 lidstaten en het Europees Parlement, oppert de spreekster.

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

⁴ *Hand.* VI.Parl. 2014-15, C16 van 9 oktober 2014, p. 6 e.v.

Wat NAIADES II en de binnenvaart betreft, worden de infrastructuuraspecten van die laatste afgedekt in het TEN-T-beleid. Zo behelst de vereiste om een binnenvaartwaterweg tot het TEN-T-kernnetwerk te laten behoren dat het om een klasse vier gaat.

Er zijn al heel wat standaarden. Doel van de oefening die door de experts van de Rijnvaartcommissie, de Europese Commissie en de lidstaten ter zake wordt uitgevoerd, is juist die standaarden op elkaar af te stemmen, zodat er in de richtlijn die in bespreking is al een referentie kan worden opgenomen naar die harmonisering.

Een lightrailtrein zal wel degelijk aan dezelfde veiligheidsvereisten als een gewone locomotief moeten voldoen om op normale spoorinfrastructuur te rijden. Ze zijn alleen uitgesloten als ze op eigen netwerk rijden.

Voor TEN-T-dossiers is een call afgerond eind februari 2015. Elke regio kan daarvoor zelf projecten indienen, onder handtekening van de bevoegde minister. Voor Vlaanderen zijn er tien projecten ingediend door de Vlaamse overheid zelf en zeven private projecten. Het gaat dan bijvoorbeeld om de omvorming van schepen met scrubbers. Belangrijkste projecten omvatten onder meer de sluis van Terneuzen en het Seine-Scheldeproject, waarvoor inderdaad een gezamenlijk project met Wallonië en Frankrijk is ingediend, met zwaartepunt bij de Franse infrastructuur. Ook het dossier over de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal keert stevast terug. Er is al heel wat gebeurd met Europese cofinanciering, vermeldt de spreekster.

In het kader van de PSO-verordening zal een keuze gemaakt moeten worden tegen 2019. Over de rapportering inzake maatregelen moet spreekster nagaan welke deadlines gehanteerd zijn en of er al rapportage is geweest. Ze kijkt ook na of de rapportering van de diverse lidstaten publiek toegankelijk zijn. De verordening is in herziening, met name de spooraspecten, maar niet de bepalingen over de keuze. Of er al rapportage is geweest, zeker voor andere lidstaten, is niet meteen duidelijk.

Wat betreft EFSI en de projecten die kunnen worden aangemeld of aangemeld zijn, liggen de modaliteiten nog niet vast. De onderhandelingen rond de EFSI-verordening zijn nog niet rond. In Vlaanderen wordt intussen al wel bekeken wat daarvoor in aanmerking zou kunnen komen. Er is nog niets aangemeld omdat ten vroegste in de zomer van 2015 dat fonds operationeel kan worden.

Voor landen met privatisering van het binnenlandse spoorvervoer – UK, een aantal Scandinavische landen en deels Nederland – stelt zich volgens Joke Bamps niet echt een probleem in het licht van de vooropgestelde liberalisering op Europees niveau. Met die liberalisering zullen voor een aantal operatoren ook andere markten en mogelijkheden opengaan.

Voor de Havenverordening is de resolutie over de Vlaamse havens meegenomen in het Vlaamse standpunt. Spreekster wijst op het belang van het dossier en stelt dat men afwacht wat het Europees Parlement ermee doet. Qua subsidiariteit in de Havenverordening meent ze dat er niet echt een probleem is. Het lijkt haar begrijpelijk dat de Europese Commissie een kader wil uittekenen voor havens op Europees niveau zodat afstemming van competitiviteit mogelijk wordt. Er is een enorm verschil tussen de noordelijke en de zuidelijke havens en dat moet meer een level playing field scheppen. Er worden wel openingen gelaten voor specifieke invulling door de lidstaten zelf.

De opmerking inzake de afkortingen neemt de spreekster ter harte.

Wat de kilometerheffing betreft, is een aantal weken eerder een mededeling Energie-unie gepubliceerd door de Europese Commissie. Naast andere aspecten, worden daarin ook een aantal transportinitiatieven aangekondigd, zoals een herziening van de Eurovignetrichtlijn in 2016. Er gaan geruchten dat een volgende richtlijn ook het personenvervoer zou kunnen meenemen. De kans dat het een verplichting wordt op Europees niveau is klein, maar er zou allicht een kader kunnen komen. Timing is ten vroegste 2016.

Joris Vandenbroucke herhaalt zijn vraag om de rapportage over de uitvoering van de PSO-verordening en vraagt dat Joke Bamps eventueel informatie kan doorspelen aan de commissie.

Lies JANS,
voorzitter

Marino KEULEN
Björn RZOSKA,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

CEF	Connecting Europe Facility
CESNI	Comité pour l'élaboration de standards techniques de navigation intérieure
CCNR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
Ecofin	Raad van Ministers van Economische Zaken en Financiën (van de Europese Unie)
EFSI	Europees Fonds voor Strategische Investerings
EIB	Europese Investeringsbank
ERA	European Railway Agency
EU	Europese Unie
PSO-verordening	Verordening (EG) betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg
SESII+	update van het tweede pakket 'Single European Sky'-maatregelen
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe