



Vlaams
Parlement

ingediend op **1070** (2016-2017) – Nr. 1
8 februari 2017 (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens en Joris Vandenbroucke

van het verslagmoment
over de Europese Ministerraden
Mobiliteit en Openbare Werken van 2016

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceysens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

INHOUD

I.	Verslag van Joke Bamps	4
1.	Resultaten 2016 (Nederlands en Slovaaks voorzitterschap)	4
1.1.	Nederlands voorzitterschap	4
1.2.	Slovaaks voorzitterschap	5
2.	Vooruitblik Maltees voorzitterschap	5
3.	Belangrijke dossiers voor Vlaanderen	5
3.1.	Richtlijn Beroepskwalificaties Binnenvaart	5
3.2.	Het pakket Passenger Ship Safety	6
3.3.	Mededeling Low Emission Mobility	6
3.4.	Masterplan C-ITS	7
3.5.	Wegvervoerpakket	7
4.	Uitdagingen	8
4.1.	Volgend MFK (2019)	8
4.2.	Brexit	8
II.	Bespreking	8
	Gebruikte afkortingen	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 26 januari 2017 een verslagmoment over de voorbije Europese Transportraden. Joke Bamps, attaché Transport en Mobiliteit bij de Algemene Afvaardiging van de Vlaamse Regering bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie, bracht verslag uit.

Het vorige verslagmoment vond plaats op 22 oktober 2015¹.

Waarnemend voorzitter Dirk de Kort deed bij de aanvang van dit agendapunt, gezien het groeiende belang voor de commissiebevoegdheden, een oproep aan de leden om in het vervolg talrijker aanwezig te zijn bij dergelijke verslagmomenten.

I. Verslag van Joke Bamps

1. Resultaten 2016 (Nederlands en Slovaaks voorzitterschap)

1.1. Nederlands voorzitterschap

In de eerste helft van 2016 was Nederland voorzitter van de Raad van Europa. Er was een formele Raad op 13 juni 2016. Op de agenda stonden drie voor Vlaanderen belangrijke dossiers. Er werd een akkoord binnen de Raad gevonden in het dossier beroepskwalificaties binnenvaart.

Op vraag van Duitsland was er een uitvoerig debat over de NO_x-uitstoot van dieselwagens. Er bleek een consensus te zijn over de problematiek en over de noodzaak om de Europese hiaten weg te werken. Er moet gewerkt worden aan een kader voor real driving emissions. Maar de Commissie is van oordeel dat er veeleer moet vertrokken worden van de huidige regelgeving in plaats van nieuwe regels voor te stellen.

Er was ook een debat over het internationaal wegvervoer naar aanleiding van nieuwe wetgeving in Frankrijk. Dat debat past in een breder pakket over wegvervoer dat in Europa op komst is. Tussen oost en west tekent zich in Europa een tegenstelling af over de toegang tot de markt. De westelijke landen proberen sociale dumping in die sector tegen te gaan. Problemen die zich aandienen, gaan bijvoorbeeld over de rij- en rusttijden, over het overnachten van buitenlandse chauffeurs op parkings, over het ontbreken van een kader voor de voertuigen van minder dan 3,5 ton. De westelijke landen dringen aan op een betere controle en betere toepassing van de bestaande regels en de Europese richtlijn Cross Border Enforcement (handhaving en informatie-uitwisseling). De Oost-Europese landen hameren sterk op de realisatie van de interne markt voor het wegvervoer, met een versoepeling van de cabotageregeling.

Een succes onder Nederlands voorzitterschap was het akkoord tussen de Raad en het Europees Parlement over de Havenverordening. Die verordening is daaropvolgend formeel aangenomen in de Raad en kan in de loop van februari 2017 gepubliceerd worden, waarna ze twintig dagen later in werking treedt.

Er is een informele Raad Milieu-Transport gehouden op 14 en 15 april 2016. Het thema was 'smart solutions for sustainable mobility'. De aandacht ging vooral naar slimme mobiliteit, connected vehicles en automatisering van de voertuigen. Er is daaromtrent een Verklaring van Amsterdam aangenomen.

Van 20 tot 22 juni 2016 waren er in Rotterdam de jaarlijkse TEN-T-Dagen, met deelname van Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 576/1.

Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, Filip Boelaert, secretaris-generaal MOW en de leidende ambtenaren van AWV, DS en W&Z. De thema's waren zoals vaker op TEN-T-Dagen: digitalisering decarbonisering en financiering. Het was een succesvolle ontmoeting waarop belangrijke contacten konden worden gelegd met de Europese Commissie (DG MOVE) en die heel bevorderlijk was voor de visibiliteit van de Vlaamse projecten.

1.2. Slovaaks voorzitterschap

Onder het voorzitterschap van Slowakije was er één Transportraad. Daarop stonden vooral federale thema's geagendeerd. Wat de luchtvaart betreft werd er de algemene benadering van de EASA-verordening besproken. Dat is de basisverordening voor het Europese luchtvaartveiligheidsagentschap. Daarbij aansluitend kwamen ook aspecten van het gebruik van drones aan bod.

Een belangrijk agendapunt was het pakket 'Passenger Ship Safety'. Dat is een pakket van maatregelen dat de Commissie vorig jaar heeft voorgesteld in de nasleep van de ramp met de Costa Concordia. Er waren drie voorstellen: veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen, veiligheidsvoorschriften op roroferries en passagiersregistratie van opvarenden op passagiersschepen. Wat dat laatste voorstel betreft, werd een voortgangsrapport aangenomen dat nu verder wordt besproken.

En ook op die Raad werd gedebatteerd over de sociale aspecten van het wegvervoer.

2. Vooruitblik Maltees voorzitterschap

In de eerste helft van 2017 is Malta voorzitter van de Raad. Er zijn zes prioriteiten geformuleerd: migratie, interne markt, veiligheid, sociale inclusie, Europees nabuurschap, en belangrijk voor de transportsector: maritieme aangelegenheden.

Er is een formele Raad gepland op 8 juni 2017, en een ministeriële conferentie op 28 en 29 maart 2017. Die conferentie heeft een maritiem onderdeel, met aandacht voor competitiviteit, digitalisering, decarbonisering en reductie van emissies. Er is tevens een onderdeel verkeersveiligheid, waarbij men een verklaring wil laten aannemen (Valletta Declaration on Improving Road Safety) naar aanleiding van de vaststelling dat het aantal verkeersdoden in de Europese Unie niet meer vermindert. Er zal een doelstelling worden naar voren geschoven van een vermindering van het aantal zwaargewonden met 50 percent tegen 2025. Daarover wordt momenteel nog onderhandeld. Er is nu een definitie van het begrip 'zwaargewonde' en een kader om het aantal te meten, zodat er een verdere stap kan worden gezet en een doelstelling op Europees niveau kan worden afgesproken.

Het is de bedoeling voor beide onderdelen verklaringen aan te nemen als raadsconclusies op de Raad van juni.

3. Belangrijke dossiers voor Vlaanderen

3.1. Richtlijn Beroepskwalificaties Binnenvaart

De bedoeling hier is om de twee bestaande regimes, het EU-certificaat en het Rijnpatent, te harmoniseren om uiteindelijk te komen tot één model en daarenboven ook maatregelen te nemen om de arbeidsmobiliteit in de sector te bevorderen. De Vlaamse aandachtspunten hierbij zijn de volgende. België is hevig voorstander op het nieuw opgerichte CESNI-comité, waarin de Europese

standaarden voor de binnenvaart worden geharmoniseerd. Er wordt voorts over gewaakt dat er een redelijke afweging is tussen voldoende aandacht voor de veiligheidsaspecten en voldoende aantrekkelijkheid van het beroep van binnenschipper voor een grotere beschikbaarheid op de markt. Het voorstel van richtlijn is aangenomen in juni 2016 door de Raad, in november 2016 nam het EP het rapport aan. Momenteel zijn er trilogieën gestart tussen EP en Raad met als doel tegen maart 2017 een akkoord te bereiken.

3.2. Het pakket Passenger Ship Safety

Dat pakket heeft Joke Bamps al toegelicht bij de resultaten van het Slovaaks voorzitterschap. Het doel is de vereenvoudiging van het huidig wetgevend kader om gedateerde, overbodige en disproportionele vereisten aan te passen en de effectiviteit van SAR-operaties te verbeteren.

Wat is het Vlaamse standpunt? Vlaanderen dringt aan op verduidelijking van de link tussen AIS en National Single Window. Bepaalde lidstaten vragen voorts allerhande uitzonderingen, maar Vlaanderen is daar geen voorstander van en pleit voor een optimale afstemming met de bestaande wetgeving (Monitoring-richtlijn).

Het voorstel van richtlijn werd gepubliceerd op 6 juni 2016. Op 1 december 2016 werd het voortgangsverslag aangenomen door de Raad en er wordt een akkoord beoogd tegen maart 2017. Het rapport wordt dit voorjaar in het EP verwacht en dan kunnen de onderhandelingen van start gaan.

3.3. Mededeling Low Emission Mobility

In de zomer van 2016 werd een mededeling Low Emission Mobility uitgebracht. Het betreft een pakket van maatregelen die de EC wil nemen om de uitstoot van voertuigen te verminderen.

De Commissie focust op uiteenlopende terreinen. Zo wil men het vervoerssysteem optimaliseren en de efficiëntie verbeteren, met digitale oplossingen, eerlijker prijsstelling en grotere multimodaliteit. De Commissie wil het gebruik van emissiearme alternatieven voor het vervoer bevorderen. De richtlijn Clean Power for Transport komt daaraan al tegemoet maar de Commissie wil daarin verdere stappen nemen. Met andere voorstellen wordt gestreefd naar emissiearme voertuigen door maatregelen in de technische controle, en strategieën voor meer brandstofefficiëntie bij bestelwagens, wagens, bussen en vrachtwagens na 2020. In de mededeling wordt eveneens de link gelegd met heel wat andere, horizontale initiatieven zoals de Energie-unie.

Welke initiatieven worden in die mededeling aangekondigd? Er werd een Masterplan C-ITS aangekondigd, dat inmiddels werd gepubliceerd eind november 2016. De wetgeving met betrekking tot de kilometerheffing wordt herzien. Er wordt een herziening van de richtlijn Gecombineerd Vervoer voorgesteld, omdat de huidige richtlijn heel moeilijk toepasbaar is en ook voor andere modi dan het spoor zou moeten gelden. Met betrekking tot de toegang tot de markt van bus en touringcars wordt de herziening van richtlijn 1073/2009 voorgesteld. Er komt een wetgevingspakket voor hernieuwbare energie. De strategie voor de emissienormen voor auto's, bestelwagens, bussen en vrachtwagens na 2020 moet worden bekeken enzovoort.

Vlaanderen verwelkomt deze strategie omwille van de verwachte bijdrage voor de uitstootbeperkingen in de non-ETS-sector voor de transportsector die er aankomt. Het is belangrijk in de EU een kader te creëren voor de voertuignormen. Vlaamse opmerkingen op de mededeling zijn dat de mededeling sterk

focust op het wegtransport, maar de vraagzijde van het transport niet in vraag stelt en geen aandacht heeft voor andere modi buiten het wegtransport.

Die mededeling is voorgesteld op de Transportraad van 1 december 2016. Thans is er niets concreets rond gepland. Het Europees Parlement zal er waarschijnlijk wel een opinie rond opstellen. Het is wachten op concrete initiatieven.

3.4. Masterplan C-ITS

Het genoemde Masterplan C-ITS werd eind november aangenomen door de Europese Commissie. Het heeft als doel een Europees kader te creëren voor een gecoördineerde uitrol van systemen met betrekking tot coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Men wil vooral een gefragmenteerde Europese markt vermijden en streven naar zoveel mogelijk synergie en harmonisatie in de geconnecteerde mobiliteit. Dat is een proces dat vooral op het niveau van de experts zal lopen. De mededeling schetst het algemene kader maar de concrete maatregelen zullen via delegated acts in de comités worden uitgewerkt. Er zijn al een aantal platformen, zoals C-Roads, daarrond actief.

Er is daarover nog geen specifieke opvolging in de Raad gepland, en wellicht worden een aantal aspecten opgenomen via comitologie². De Commissie ziet in die connected vehicles veel efficiëntiewinsten voor het vervoer en oplossingen voor de congestie en tevens een verbetering van de verkeersveiligheid door menselijk falen uit te sluiten.

3.5. Wegvervoerpakket

Het al lang aangekondigde wegvervoerpakket wordt nog voor de zomer verwacht. Het zal drie pijlers bevatten: een pijler interne markt, een sociale pijler en een pijler tolheffing.

De pijler interne markt zal op zijn beurt drie voorstellen omvatten: een herziening van de richtlijn betreffende de toegang tot het beroep van vervoerder en de wegvervoermarkt (verordening 1071-1072/2009), een herziening van de richtlijn betreffende de toegang tot de markt van busvervoer en touringcars (verordening 1073/2009), en een voorstel betreffende leasing van voertuigen. De eerste twee zijn gewestelijke bevoegdheden.

De sociale pijler betreft vooral het federale niveau. Er zijn voorstellen om de regelingen met betrekking tot de rij- en rusttijden (verordening 561/2006), de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (richtlijn 2002/15), en de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (richtlijn 2006/22) te herzien.

De pijler tolheffing betreft dan weer gewestelijke bevoegdheden, met de herziening van de Eurovignetrichtlijn en de EETS-richtlijn. De Vlaamse Regering beschouwt het als een prioritair dossier.

De eerste lading voorstellen uit het wegvervoerpakket wordt verwacht eind mei 2017. Daarin zullen onder meer de herziening van de Eurovignetrichtlijn en de EETS-richtlijn zitten, de voorstellen met betrekking tot de toegang tot het beroep van vervoerder en de wegvervoermarkt, en de toegang tot de markt van busvervoer en touringcars.

² [Op de website van de Commissie](#): 'Comitologie' is EU-jargon voor een bepaalde soort besluitvorming. Voor sommige uitvoeringsbevoegdheden werkt de Commissie namelijk samen met comités van vertegenwoordigers van de EU-landen. De afdelingen van de Commissie leggen dan hun ontwerp-uitvoeringsbesluiten ter advies voor aan zo'n 'comitologiecomité'.

Op de Transportraad van 8 juni 2017 zal er een uitvoerig debat worden gevoerd over dat wegvervoerpakket.

4. Uitdagingen

Joke Bamps gaat nog even kort in op de komende uitdagingen.

4.1. Volgend MFK (2019)

Het huidige meerjarig financieel kader loopt af in 2019. De onderhandelingen voor het volgende zullen eind dit jaar worden gestart. Voor Vlaanderen zal het heel belangrijk zijn erop toe te zien dat er voldoende middelen worden vrijgemaakt voor het Connecting Europe Facility 2.0 en voor de financiering van de TEN-T-projecten. Onder het Maltees voorzitterschap zal hierover een non-paper worden opgesteld om het belang ervan te onderstrepen.

Joke Bamps vreest dat het budget onder het volgende MFK nog meer onder druk zal komen te staan, onder meer door de brexit. Het wordt nog een moeilijkere discussie over de middelen.

4.2. Brexit

Ook voor het transport en de goederenstromen in havens en luchthavens wordt een weerslag verwacht van de brexit. Joke Bamps is benieuwd naar de inhoud van de notificatie van Groot-Brittannië, conform artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, in de loop van de maand maart. Dan zal de formele scheidingsprocedure van stapel lopen en dat zal ook in de transportsector omvangrijke sectorale onderhandelingen vergen.

Er is momenteel nog weinig zicht op het verloop.

II. Bespreking

Joris Vandenbroucke hoopt dat er zo vlug mogelijk werk wordt gemaakt van de real driving emissions test. Het nog altijd uitdijende dieselschandaal is een aanslag op de volksgezondheid in Europa. Het is ongelooflijk dat de grote autoconstructeurs zo lang hebben kunnen frauderen.

Over het wegvervoerpakket wil het lid weten of de voorschriften van sociale aard het tegengaan van sociale dumping betreffen. Hij noemt dat een van de grote uitdagingen van de eengemaakte Europese markt. Hij is onlangs op bezoek geweest bij een transportfirma in Lokeren en daar wees men erop dat sociale dumping de sector echt kapotmaakt.

Björn Rzoska polst eveneens naar de aanpak van Dieselgate, een schandaal dat al niet meer beperkt is tot Volkswagen.

Voorts wil het lid weten wat de stand van zaken is met betrekking tot het Junckerfonds. In hoeverre kan en zal Vlaanderen daarop een beroep doen? Voor welke projecten zouden middelen uit dat fonds kunnen gebruikt worden?

Dirk de Kort haalt de kilometerheffing aan, die hij in verband brengt met genoemde wijziging in de wetgeving van de lage emissiezones. Kan de invoering van een wegvignet in Duitsland daarop inspelen? Wat zou die invoering voor ons kunnen betekenen?

Joke Bamps antwoordt eerst op de vraag over het wegvervoerpakket. Sociale dumping is in de sociale pijler ervan inderdaad hét onderwerp. Zij verwacht dat heel lange discussies eraan zullen worden gewijd. Het is nu al duidelijk dat daar een tweespalt is tussen Oost- en West-Europa. Zij kent de concrete voorstellen nog niet, maar zij is wel benieuwd hoe die voorstellen een balans gaan kunnen vormen tussen Oost- en West-Europa. Het zal heel moeilijk worden. Zij weet wel dat beide kampen zich al aan het verenigen zijn. De voorstellen voor de sociale pijler gaan er wellicht niet bij zijn in mei, maar worden later op het jaar verwacht.

Over EFSI heeft de transportattaché inderdaad niets gezegd. Bij de herziening van het MFK vorig jaar zijn extra budgetten vrijgemaakt voor EFSI, EFSI 2.0, dat een versterking is van EFSI. Zij heeft geen zicht op de concrete Vlaamse projecten voor dit nieuwe EFSI. Voor het eerste EFSI heeft de Vlaamse Regering een aantal prioriteiten geformuleerd.

Het Duitse wegenvignet stond de laatste weken hoog op de agenda. Begin december 2016 is er een compromis gesloten tussen de EC en Duitsland. De Duitse plannen met het wegenvignet worden momenteel bestudeerd. Vooral vanuit Oostenrijk en Nederland is er heel wat bezorgdheid, meer bepaald over de compensatieaspecten voor de Duitse weggebruikers. Het is de vraag in hoeverre die compensatiemaatregelen niet botsen met de algemene principes van non-discriminatie en proportionaliteit van de Europese Unie.

Voor de kilometerheffing voor personenwagens is er nog geen Europees kader. Het ziet er niet naar uit dat er een dergelijk Europees kader komt met gedetailleerde voorschriften. Het principe van de subsidiariteit speelt en er is geen draagvlak voor te vinden. Maar mogelijk worden er op Europees niveau een aantal principes vastgelegd. Vanuit Vlaanderen wordt het hele proces van nabij opgevolgd.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Bert MAERTENS
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AIS	automatische identificatiesystemen
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CESNI	Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure)
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport Systems
DG MOVE	Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport
DS	De Scheepvaart
EASA	European Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
EETS	European Electronic Toll Service
EFSI	European Fund for Strategic Investment (Junckerfonds)
EP	Europees Parlement
ETS	emissions trading scheme
EU	Europese Unie
MFK	meerjarig financieel kader
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NO _x	stikstofoxiden
roro	roll-on/roll-off
SAR	search and rescue
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal