Vlaams Parlement

1449 (2017-2018) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 2018 (2017-2018)

Verslag

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

van het verslagmoment over de Europese Ministerraden Transport van juni en december 2017

verzendcode: OPE

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 Ceyssens, 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;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:
Anke Van dermeersch.

INHOUD

1. Toelichting door Joke Bamps 4
1.1. Resultaten 2017 4
1.2. Vooruitblik 2018 – prioriteiten voorzitterschap Bulgarije 5
1.3. Prioritaire Vlaamse dossiers 6
1.4. Uitdagingen 9
2. Gedachtewisseling 9
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden 9
2.2. Antwoorden van Joke Bamps 10
Gebruikte afkortingen 13
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 7 december 2017 een gedachtewisseling met verslagmoment over de voorbije Europese Transportraden. Joke Bamps, attaché Transport en Mobiliteit bij de Vlaamse Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU bracht verslag uit. Zij maakte gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is als bijlage op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door Joke Bamps

Joke Bamps licht de twee voorbije Transportraden (8 juni en 5 december 2017) toe en brengt een terugblik op wat er bereikt is in 2017 met betrekking tot Europese transportdossiers. Ze biedt ook een vooruitblik op 2018. Voorts komen een aantal prioritaire Vlaamse dossiers aan bod, met voorop het wegvervoerpakket. Tot slot gaat ze in op uitdagingen die aan de orde zijn zoals de brexit en het aankomend meerjarig financieel kader.

1.1. Resultaten 2017

1.1.1. Voorzitterschap Malta

De eerste zes maanden van 2017 was Malta voorzitter van de Raad. Eind februari is een informele Raad georganiseerd. Er was een maritiem luik waarbij evidente prioriteiten door de Raad werden bevestigd. De focus lag op competitiviteit, digitalisering, decarbonisering en reductie van emissies in de maritieme sector. Een tweede luik was de verkeersveiligheid waarbij de Valletta Declaration on Improving Road Safety werd aangenomen. Daarbij werd overeenstemming gevonden om een doelstelling op te nemen om het aantal zwaargewonden in het verkeer te verminderen met de helft tegen 2030. Beide luiken zijn op de Transportraad van 8 juni als raadsconclusies aangenomen.

Op 8 juni 2017 had een formele Raad plaats in Luxemburg. Er werd een akkoord gesloten over het voorstel van richtlijn Beroepskwalificaties binnenvaart. De richtlijn beoogt een verdere harmonisering van de wetgeving en de doelstelling om de arbeidsmobiliteit in de binnenvaartsector verder te bevorderen. De samenwerking met de Rijnvaartcommissie is daarin ook opgenomen. Het CESNI-coördinatieforum zou instaan voor afstemming tussen de standaarden van de EU en de Rijnvaartcommissie.

Zoals eerder gezegd zijn er raadsconclusies aangenomen over het maritieme luik en over de verkeersveiligheid. Er is ook een eerste hevige discussie gevoerd over het wegvervoerpakket dat op 30 mei 2017 was aangenomen.

1.1.2. Voorzitterschap Estland

Estland nam het voorzitterschap over in juli 2017. Centraal thema was digitalisering. Estland staat als een sterk gedigitaliseerd land bekend.

Er was een informele Raad op 20 en 21 september 2017 over het toekomstige CEF-beleid, het budget voor financiering en transportinfrastructuur van de Europese Commissie. Secretaris-generaal van het Departement MOW Filip Boelaert trad voor België op als woordvoerder. Het ging erom de neuzen van alle transportministers in dezelfde richting te krijgen met betrekking tot investeringen in transportinfrastructuur. Dat is gelukt met een brede consensus over de nood aan een CEF2 in een volgend meerjarig financieel kader. Er wordt benadrukt dat er voldoende aandacht moet gaan naar subsidies voor spoor- en binnenvaart. Innovatieve financieringsinstrumenten blijken niet altijd de verhoopte effecten te genereren voor deze modi.

Op 5 december 2017 was er een formele Raad, met als sleutelthema de sociale en marktpijler van het wegvervoerpakket. Dat behelst onder meer de sociale dumping in de wegvervoersector, waarover de Europese Commissie een reeks voorstellen formuleerde. Die zijn uitvoerig besproken en in een voortgangsverslag werden de posities binnen de Europese Raad geduid. Bovendien is een eerste oriënterend beleidsdebat gehouden over de tolheffingsvoorstellen. Het gaat dan meer bepaald om de herziening van de Eurovignetrichtlijn en van de interoperabiliteit van tolsystemen.

Voorts is ook een voortgangsverslag de revue gepasseerd over het concurrentievermogen in de luchtvaartsector met een voorstel van de Europese Commissie, een exclusief federale bevoegdheid. Tot slot zijn er in opvolging van de informele Raad ook raadsconclusies aangenomen over TEN-T en CEF. Dat wordt beschouwd als een helder signaal aan de ministers van Financiën, dat transport een significant budget behoeft in het volgende meerjarig financieel kader. Er waren ook nog raadsconclusies over Galileo, het Europese ruimtevaartsysteem, met betrekking tot de stand van zaken en de benodigde budgetten, en over Digital Transport. In november vond daarover nog een grote conferentie plaats.

Eind najaar 2017 waren bepaalde dossiers afgerond. Over het dossier Beroepskwalificaties binnenvaart zijn na de raadsconclusies in juni, zogenaamde trilogen gehouden om dan tot een akkoord te komen tussen het Europees Parlement en de Europese Raad. Dat wordt eerstdaags gepubliceerd. Ook over het 'Passenger ship safety'-pakket zijn de laatste drie maanden van 2017 dergelijke trilogen tussen raad en parlement georganiseerd, met vooral focus op rechten van opvarenden van passagiersschepen. Vlaanderen hechtte in dit dossier belang aan de verdere harmonisering en digitalisering. De registratie van passagiersgegevens gebeurt nog vaak manueel, zo bleek. Essentie was te komen tot een digitaal systeem met 'single window' en inzet daarop vanuit Europees niveau. Gegevens moeten snel kunnen worden doorgegeven na vertrek van het schip uit de haven. Mogelijk krijgt ook de richtlijn Kwalificatie en periodieke training van professionele chauffeurs een positieve afsluiter met een akkoord tussen raad en parlement. Die wordt aangepast op punten van verkeersveiligheid, nascholing en vakbekwaamheid. De mogelijkheid van e-learning wordt Europees ingeschreven en punten van wederzijdse erkenning worden versterkt.

1.2. Vooruitblik 2018 – prioriteiten voorzitterschap Bulgarije

In de eerste helft van 2018 zal Bulgarije voorzitter zijn. Ook zij zetten in op de sociale en marktpijler van het wegvervoerpakket en hopen op zijn minst in bepaalde dossiers akkoorden te sluiten in de Europese Raad tegen juni 2018. Met betrekking tot tolheffing wordt de EETS-richtlijn, over de interoperabiliteit van tolsystemen, opgenomen. Op de Raad van juni wordt dan een voortgangsverslag of een akkoord gepresenteerd.

Op 8 november 2017 is de tweede golf van het mobiliteitspakket gepubliceerd met voorstellen op vlak van gecombineerd vervoer, toegang tot de markt van het busvervoer en een herziening van de richtlijn Schone en energiezuinige voertuigen. Voor het voorstel van richtlijn over gecombineerd vervoer worden besprekingen opgestart, waarop allicht ook een voortgangsrapport of een akkoord volgt op de Raad van juni 2018. Ook de passagiersrechten bij spoorvervoer worden verder besproken, al is er verder niet veel ambitie ter zake. Over de concurrentie in de luchtvaartsector wil men proberen tot een akkoord te komen, maar niet dwingend. Het Bulgaars voorzitterschap legt de lat niet echt hoog. Het is afwachten wat er uit de bus komt, stelt Joke Bamps. Juni 2018 wordt wel de ultieme deadline voor akkoorden en definitieve afronding in het parlement, met het oog op de Europese verkiezingen van 2019.

Er is een formele Raad voorzien op 8 juni 2018 en met betrekking tot multimodaliteit wordt een grote interministeriële conferentie georganiseerd op 29 maart 2018. De Europese Commissie zet opnieuw de TEN-T-dagen op het getouw, in Ljubljana in Slovenië op 26 en 27 april 2018.

1.3. Prioritaire Vlaamse dossiers

Onder de Vlaamse prioritaire dossiers staat het wegvervoerpakket bovenaan de lijst. Het betreft een pakket aan maatregelen waarmee de EU zijn wegvervoersector schoner, competitiever, eerlijker en meer geconnecteerd wil maken. Dat gebeurt in drie golven. Een eerste golf passeerde op 30 mei 2017 al de revue, met voorstellen inzake de sociale en marktpijler, en ook tolheffingsvoorstellen. De voorstellen van 8 november 2017 betroffen veeleer de decarbonisering, met onder meer de reductie van CO_2 voor wagens en bestelwagens. Er was ook de richtlijn Gecombineerd vervoer en nog twee andere. In mei 2018 staat een derde golf op de agenda met digitalisering in een sleutelrol. Men verwacht alvast een voorstel met betrekking tot geconnecteerde mobiliteit, een herziening van de Tunnelrichtlijn en de richtlijn rond verkeersveiligheid en weginfrastructuur, alsook een voorstel over het stroomlijnen van de vergunningsprocedures voor TEN-T-projecten.

1.3.1. Wegvervoerpakket – eerst golf

De eerste golf in verband met het wegvervoerpakket bevat de herziening van de Eurovignetrichtlijn en de richtlijn rond interoperabiliteit van elektronische tolsystemen. Ook het eigen systeem van tolheffing moet daaraan getoetst worden.

Wat de herziening van de Eurovignetrichtlijn betreft, dateert een eerste standpuntbepaling van de Vlaamse Regering van juli 2017. Hoofdlijn is dat de Eurovignetrichtlijn vooralsnog van toepassing is op alle vrachtwagens van meer dan 12 ton, maar de Europese Commissie stelt voor om alle wegvervoer erin te betrekken. Vlaanderen steunt die uitbreiding, onder de strikte voorwaarde dat de Europese minima voor verkeersbelasting voor +12 ton worden afgebouwd. Er is voorgesteld om ze gradueel over vijf jaar af te bouwen en Vlaanderen is het daarmee eens en kan zelfs een snellere afbouw steunen. Het opnemen van bussen alsook het openbaar vervoer, roept nog wel vragen op: doel van de tolheffing is te investeren in openbaar vervoer, dat in de vooropgestelde visie dus eerst belast wordt. De regeling zou voor bussen al ingaan in 2020. Dat lijkt niet haalbaar, gezien de looptijd van de onderhandelingen en de praktische beslommeringen die nodig zijn om bussen in het toepassingsgebied voor tolheffing op te nemen. De Commissie stelt een aantal ingrepen voor om de internalisering van externe kosten verder door te rekenen, met onder meer een 'mark up' voor congestieheffing. Dat biedt ook mogelijkheden voor het Vlaamse systeem en vindt dus steun bij Vlaanderen. Er wordt wel jaarlijks een heel zware rapportering opgelegd over een heel aantal aspecten waaronder de staat van de infrastructuur van het integrale wegennet. De meeste lidstaten achten dat te verregaand.

Wat betreft de richtlijn over interoperabiliteit van elektronische tolsystemen stelt de Europese Commissie onder andere een kader voor, voor gegevensuitwisseling tussen de lidstaten. Dat is vooralsnog een groot mankement dat belet buitenlandse tolovertreders te sanctioneren. België was de eerste lidstaat die de richtlijn min of meer correct heeft omgezet binnen Europa. Het wil dan ook niet gestraft worden na het goede werk van de voorbije jaren, door een rist aanpassingen te moeten doen. De Commissie wil evolueren naar een soort van 'reseller'-model met één factuur voor alle EETS-operatoren in de EU. In Wallonië wordt met zo'n model gewerkt, maar Vlaanderen en Brussel opereren op basis

van een belasting, een 'agent based' model. Dat is momenteel niet compatibel met het voorstel. Vlaanderen wil ervoor pleiten het eigen systeem te behouden, minstens tot significante wijziging van het contract.

De sociale en marktpijler omvat een hele reeks voorstellen. Onder de marktvoorstellen ressorteert een herziening van de richtlijnen 2009/1071 en 2009/1072 over de toegang tot de markt en het beroep van wegvervoerder. Ook een kleiner voorstel rond de richtlijn inzake gehuurde voertuigen voor internationaal vervoer kwam aan bod, maar is eerder federale materie. Voorts lagen een hele reeks voorstellen voor over de sociale wetgeving in het wegvervoer. De algemene Detacheringsrichtlijn voor alle sectoren, regelt de modaliteiten van het werken in andere lidstaten met betrekking tot onder meer welk minimumloon er geldt. De Europese Commissie legt een lex specialis voor die dat moet regelen voor de wegvervoersector, waar dat moeilijker ligt door de grote mobiliteit. Er zijn ook voorstellen inzake rij- en rusttijden en digitale tachograaf.

Voor wat betreft het marktvoorstel rond de toegang tot het beroep van wegvervoerder wil men het toepassingsgebied ook uitbreiden tot de vervoerders van 'light commercial vehicles', of alles boven 2,5 ton. De vier Europese vestigingscriteria zouden er ook op van toepassing worden. Dat vindt men een versterking van de wetgeving. Het voorstel rond toegang tot de markt van wegvervoerder omvat de hele cabotagediscussie: of en hoeveel een vervoerder in aansluiting op een internationale rit in de lidstaat van aankomst nog nationale ritten mag doen. De bestaande wetgeving laat dat toe voor drie ritten op zeven dagen. Het nieuwe voorstel laat het onbeperkt toe gedurende vijf dagen. Er is een sterke tegenstelling: de oostelijke en perifere lidstaten willen zoveel mogelijk ongelimiteerd krijgen. De westelijke lidstaten beperken het juist graag tot één dag of zo weinig mogelijk. De handhaving van de voorgestelde drie ritten op zeven dagen ligt bijzonder moeilijk. De Europese Commissie nam daarom een aantal controles op die de lidstaat moet doen. Het is evenwel zeer moeilijk om vrachtwagens eruit te pikken die aan cabotage doen. Targets voor handhaving zijn niet echt realistisch en dus gaan die er allicht uit. Het is dan zaak een compromis te vinden tussen wat haalbaar en wat controleerbaar is.

De Rij- en rusttijdenrichtlijn van de Commissie stelt voor een verbod in te stellen op het nemen van de wekelijkse rust in de cabine. Dat geldt al in België. Oost-Europese lidstaten zijn niet voor dat idee gewonnen. Ander aspect is het invoeren van de verplichting dat een vervoerder elke drie weken naar huis kan terugkeren, wat gecompenseerd wordt door een flexibiliteit inzake de gereduceerde wekelijkse rust. Er is nog heel wat discussie ter zake. In de bestaande wetgeving over de tachograaf zou de digitale versie op nieuwe voertuigen verplicht worden vanaf 2019. Een retrofitting van bestaande voertuigen is pas voorzien vanaf 2034. Er ontstaat stilaan een consensus om die deadline een stuk naar voren te halen, onder meer vanwege de ruimere mogelijkheden van de digitale tachograaf inzake controle. De Vlaamse bevoegdheden situeren zich voornamelijk bij de marktvoorstellen, al zijn alle voorstellen nauw verbonden en lopen ook de discussies zeer horizontaal. Vlaanderen is voorstander van een uitbreiding van de toegang tot het beroep van wegvervoerder naar de scope van 'light commercial vehicles' en toepassing van alle vestigingsvoorwaarden daarop. Belangrijk voor België is de mogelijkheid van een financiële borgstelling. Dat wil de Europese Commissie schrappen terwijl Vlaanderen juist daaraan wil vasthouden, mede op vraag van de sector. Wat betreft cabotage zijn de vijf dagen onbeperkt niet acceptabel, vanwege het risico dat vervoerders systematisch aan binnenlands vervoer doen als ze even de grens overgaan. Voor België is dat risico zeer reëel. De versnelde invoering van de digitale tachograaf krijgt steun van België.

1.3.2. Wegvervoerpakket – tweede golf

Op 8 november 2017 is een tweede golf van voorstellen in het kader van het wegvervoerpakket gepubliceerd. Die behelzen onder meer een actieplan voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. In 2015 is een 'Clean power for transport'-richtlijn aangenomen. Die legt doelstellingen op qua infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De lidstaten moesten tegen eind 2016 een actieplan ter zake indienen. België deed dat, andere lidstaten waren vaak ruim laat of dienden het nog niet in. Het is de bedoeling met het actieplan de implementatie van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op de agenda te doen zetten en aan te dringen op het alsnog opstellen van een eigen actieplan. Er zijn ook financiële incentives in voorzien om de investeringen in de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te versnellen.

Er is tevens een herziening van de richtlijn 2009/33 Schone en energiezuinige voertuigen, een herziening van de richtlijn 92/106 Gecombineerd vervoer, een herziening van de verordening 1073/2009 over de toegang tot de markt van busvervoer en tot slot het voorstel van verordening over de CO_2-standaarden van wagens en bestelwagens na 2020. Dit voorstel wordt in de milieufilière behandeld. Er was evenwel heel wat controverse met vooral kritiek op het feit dat de Europese Commissie niet ver genoeg gaat met een gevraagde reductie van 30 percent tegen 2030. 40 percent zou een betere ambitie zijn.

De richtlijn over schone en energiezuinige voertuigen legt overheden op de nodige groene parameters op te nemen in aanbestedingsprocedures voor aankoop van overheidsvloten. De bestaande richtlijn bleek niet effectief, en er zijn maatregelen voorgesteld: het opnemen van gehuurde en geleasete voertuigen, het scherper stellen van de definitie van 'clean vehicle' en een uitbreiding van de rapportering van de lidstaten aan de Europese Commissie, omdat er vooralsnog te weinig gegevens beschikbaar zijn over de vergroening van de overheidsvloten.

De richtlijn Gecombineerd vervoer, die al dateert van 1992, was initieel alleen van toepassing op vervoer naar het spoor en die definitie wil men nu verruimen, dat met het oog op onder meer praktische ingrepen. Zo wil men het wegdeel beperken tot 20 percent van de totale operatie of 150 kilometer. Er zou ook een verduidelijking worden opgenomen van de 'load unit'. De richtlijn bleek vrij onwerkbaar en dat wil men veranderen om de 'modal shift' te stimuleren.

De verordening inzake toegang tot de markt van het busvervoer blijkt vrij controversieel. De Europese Commissie wil de verordening verscherpen omdat de verschuiving van personenwagen naar bus niet voldoende doorzet. Men voorziet in maatregelen om de busmarkt te doen groeien. Zo zou de toegang tot de markt voor internationale operatoren vergemakkelijken. Daartoe stelt de Europese Commissie de oprichting van een regulator voorop, die moet toezien op de vergunningsverlening. Voor trajecten onder 100 km kan de regulator de toegang voor een internationale operator weigeren, op basis van verstoring van het economisch evenwicht van het openbaredienstcontract. Dat is niet voorzien voor trajecten van meer dan 100 km. De verordening wil ook een meer gelijke toegang tot terminals realiseren. Ook inzake administratieve vereenvoudiging liggen maatregelen voor: zo is er sprake van een gestandaardiseerde autorisatieprocedure, en het afschaffen van het reisblad voor occasioneel vervoer. Heel wat lidstaten blijken vragen te stellen bij de impact op de subsidiariteit en het feit dat de nationale markt van het busvervoer niet onder Europese wetgeving valt.

1.4. Uitdagingen

Welke uitdagingen zijn er? Wat de brexitonderhandelingen betreft, zou de Europese top van 15 november 2017 uitsluitsel moeten geven over de vraag of er voldoende vooruitgang is geboekt in de echtscheidingskwestie om in 2018 gesprekken over een toekomstige relatie te kunnen aanvatten. Belangrijkste punten in de scheiding zijn de Ierse kwestie, de financiering en de rechten van de burgers. Deadline is 29 maart 2019. Dan moet er een globaal akkoord zijn. Enkele weken eerder is nog een Vlaamse reflectiepaper aangenomen met betrekking tot de kerndoelstellingen vanuit Vlaanderen om een handelsvriendelijke brexit mogelijk te maken alsook een brede plussamenwerking, op zoveel mogelijk vlakken.

Mocht een deal uitblijven, dan heeft de brexit voor de transportsector verregaande gevolgen. Zo is er voor luchtvaart mogelijks geen bilateraal akkoord om op terug te vallen. Het is in elk geval een te vermijden scenario, aldus Joke Bamps. De transportsector is met 19,2 percent één van de belangrijkste sectoren in Vlaanderen. Ook luchthavens hebben een belangrijke rol richting Verenigd Koninkrijk. Specifiek voor transport waren in de reflectiepaper al een aantal punten opgenomen. Zo veronderstelt men een equivalent systeem voor het vervangen van de bestaande communautaire vergunning om het wegvervoer verder vlot te kunnen laten verlopen. De informatieverstrekking rond veiligheid op zee, de search-and-rescue, het maritiem reddingscentrum en alles daarrond, moet ook vlot kunnen worden voortgezet. Met betrekking tot de luchtvaart vindt men een lidmaatschap van de Single European Sky aangewezen om binnen het bestaande kader verder te kunnen werken.

Een tweede toekomstige uitdaging is een toekomstig meerjarig financieel kader en het CEF2-budget voor investeringen in transportinfrastructuur, waaraan in september 2017 een informele Raad is gewijd en conclusies zijn aangenomen om het belang van transport te onderstrepen. Het CEF-programma kan goede resultaten voorleggen inzake besteding van middelen en management. In 2016 waren 97 percent van de middelen al toegekend terwijl het programma nog loopt tot 2020. Toepassing van het 'use it or lose it'-principe moet ervoor zorgen dat de middelen goed worden aangewend. Zo niet, stromen ze terug naar de grote pot om opnieuw te worden verdeeld. Vlaanderen heeft een zeer goede return op dit programma, met voorlopig 324 miljoen euro. De financieringsnood blijft hoog en dus wordt gepleit voor een opvolger van dat budget van gelijke orde. Dat komt onder druk te staan door de brexit, omdat er minder beschikbare middelen zullen zijn. Cruciaal is dat binnen het volgende kader er voldoende aandacht naar subsidiëring blijft gaan, vooral voor spoor- en binnenvaartprojecten, waar financieringsinstrumenten vaak niet het verhoopte resultaat leveren. Vlaanderen benadrukt nog de mogelijkheid om onderhoud te kunnen financieren met Europese middelen, zeker waar het de upgrade van bestaande infrastructuur betreft. Ook leefbaarheid in stedelijke regio's moet de nodige aandacht krijgen in de Europese prioriteiten.

2. Gedachtewisseling

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

Dirk de Kort wijst op het belang van de toelichting. Hij wil vooral meer toelichting bij de grote infrastructuurwerken in Vlaanderen en met name wat betreft de Oosterweelverbinding. Zijn er aspecten die erop wijzen dat men op meer financiering vanuit Europa zal kunnen rekenen? Zijn er met betrekking tot de tolheffing elementen waarmee rekening moet worden gehouden in verdere discussies op Vlaams niveau? Het lid refereert aan de slimme kilometerheffing op personenwagens. Hoe evolueert Europa in dat verband?

Annick De Ridder verneemt dat er raadsconclusies zijn aangenomen over TEN-T. Dat zou een signaal moeten zijn ten aanzien van de ministers van Financiën om daaraan extra aandacht te besteden. Ging het dan concreet over voor Vlaanderen zeer belangrijke dossiers zoals dat van de IJzeren Rijn en Oosterweel? Hoe past dat in het financieringsverhaal? In welke mate wordt de Tunnelrichtlijn aangepast? In het kader van de EETS-richtlijn is er sprake van uitwisseling van gegevens voor tolovertredingen. Het lid wijst erop dat voor diverse overtredingen er al kadasters en gegevensuitwisselingsdatabanken bestaan, zoals voor de lage emissie zone Antwerpen. Is het niet nuttig dergelijke regelingen open te trekken zodat alle data daarin betrokken worden en er geen versnipperd landschap ontstaat met hiaten? De federale overheid zou aan een uitbreiding werken om de lage-emissiezone onder de reguliere verkeersovertredingen te laten ressorteren. Het lid acht transparantie over de domeinen heen zeer belangrijk.

Joris Vandenbroucke wil weten of de richtlijn Schone en energiezuinige voertuigen alleen betrekking heeft op overheidsvloten en dat daarom huur- en leasevoertuigen moeten worden meegenomen in de regeling? *Joke Bamps* geeft aan dat dat klopt.

Bij de verordening rond toegang tot de markt van busvervoer begrijpt *Joris Vandenbroucke* dat het gaat om commercieel internationaal vervoer, dat absoluut niets te maken heeft met openbaar vervoer. Of zit daar wel overlap? Zo ja, waar zit die en wat kan de impact zijn voor het Vlaams openbaar vervoer? Met betrekking tot de brexit heeft het lid bij het werkbezoek van het Bureau van het Vlaams Parlement aan Wales vernomen welke impact die zou hebben op onder meer de overslag van goederen in hun havens die uit Ierland afkomstig zijn en met de vrachtwagen via Dover naar het vasteland moeten. Politiek is de deal waarvan sprake, ook ten behoeve van Vlaanderen, absoluut nodig, al mag die niet beter zijn dan de deal om in EU te blijven, merkt hij op. Waarop slaat het cijfer 19,2 percent als het over de transportsector gaat en het belang daarvan?

Björn Rzoska stelt dat er wat betreft de brexit nu een standpunt is van de Vlaamse Regering. Hoe positioneert zich dat binnen de rest van Europa? Wordt het gevolgd of niet? Bij de markttoegang van internationale bussen sluit Björn Rzoska zich aan bij de vraag van Joris Vandenbroucke. Wat betreft verkeersveiligheid wordt een behoorlijk strakke target aangehouden van een vermindering van het aantal verkeersdoden tegen 2030 met 50 percent. Is dat een aanname of komt er een programma met doelgerichte middelen en eventueel een actieplan? Het debat rond de tolheffing leeft ook in Vlaanderen. Men spitst zich toe op 2020 om alle vervoersmodi mee te nemen in het systeem, maar Europees blijkt men dat niet haalbaar te achten. Waarom zet men dan zo'n strakke deadline?

2.2. Antwoorden van Joke Bamps

Joke Bamps gaat eerst in op de vraag naar grote infrastructuurwerken. De lopende CEF-verordening zet sterk in op groene modi, zoals binnenvaart, spoor, havens. Voor wegvervoer is er een zeer beperkte mogelijkheid tot financiering omdat de Europese Commissie van mening is dat wegvervoer vaak via innovatieve financieringsinstrumenten kan worden gefinancierd. Men verwacht dat in het volgende CEF-kader de inzet op groene modi wel blijft, al gaan bij diverse lidstaten stemmen op om onderdelen van de weg daarbij te betrekken. In mei 2018 zal de Europese Commissie normaal een voorstel van budget voorleggen voor het volgende meerjarig financieel kader voor transport (CEF2). Daarin worden de prioriteiten bepaald. Samen met het budget maken ze voorwerp uit van onderhandeling. De mogelijkheden op het vlak van wegvervoer staan ook bij de permanente vertegenwoordiging op de agenda.

De raadsconclusies inzake TEN-T gaan sterk op hoofdlijnen. Bij de bestaande CEF-verordening zit een annex waarin per Europese corridor wordt aangegeven welke projecten volgens de lidstaten financiering behoeven. Men is er zo in geslaagd de studie rond de IJzeren Rijn te laten cofinancieren door Europa. Oosterweel staat niet opgenomen omdat het ressorteert onder de noemer wegvervoerprojecten en dus niet Europees te financieren in het kader van de verordening. De raadsconclusies spitsten zich niet toe op dossiers. Hoe potentiële financiering voor Vlaanderen evolueert in het kader van de desbetreffende dossiers, valt af te wachten.

De commissie stelt voor de Eurovignetrichtlijn uit te breiden van 12,5 ton naar alle categorieën, van licht personenvervoer over bestelwagens tot bussen. Er is in een uitfasering van vignetten voorzien: voor personenvervoer tegen 2023, voor zwaar vervoer tegen 2027, dacht de spreekster. Dat wordt zwaar gecontesteerd door veel lidstaten, aangezien ze de vignetten willen houden, of alvast de keuze om ze te hebben. Het Europese kader voor personenvervoer wordt wel belangrijk bij de mogelijke uitrol van een Vlaams systeem. Wat bestaat, is compatibel met de nieuwe voorstellen van de Commissie.

Een herziening van de Tunnelrichtlijn wordt bekeken op expertenniveau. Het lijkt niet de bedoeling veel verder te gaan op het vlak van criteria en dergelijke. Er is bovendien nog niet beslist of er een herziening komt. Joke Bamps moet zelf ook naar de stand van zaken informeren. De volgende maanden moet de werking van de richtlijn doorgelicht zijn.

Wat betreft de EETS-richtlijn en de uitwisseling van gegevens, heeft de Europese Commissie het enkel over gegevens voor elektronische tolheffingssystemen. Het Vlaamse standpunt vraagt om de definitie van tolheffing veel breder te interpreteren en dus alle stadstol, LEZ-zones en dergelijke mee te nemen. Het maakt voorwerp uit van discussie.

De richtlijn Schone en energiezuinige voertuigen is enkel van toepassing op overheidsvloten, bevestigt de spreekster.

De verordening met betrekking tot busvervoer regelt alles van internationaal busvervoer, beaamt ze nog. In de herziening stelt de Europese Commissie voor om de impact op nationale markten meer in te calculeren. Openbaar vervoer is daarin niet uitgesloten en dat is in sommige landen ook volledig geprivatiseerd. De Europese Commissie is evenwel slechts bevoegd voor internationaal busvervoer. Er moet worden nagegaan of er een impact is op het contract met De Lijn. De bepaling over diensten van minder dan 100 kilometer, wat voor Vlaanderen doorgaans het geval is, kan gemakkelijk een weigering genereren van een externe operator op basis van economisch evenwicht. Er is enige flexibiliteit ingebouwd, maar het valt af te wachten of er impact kan zijn en welke. De grote discussie rond subsidiariteit stelt nog in vraag of het sowieso aan Europa is om daarop in te grijpen en dat niet veeleer een nationale bevoegdheid is. De analyse loopt en bespreking volgt allicht halfweg 2018.

Joke Bamps meent dat de 19,2 percent waarvan sprake het aandeel is van de transportsector in het geheel van alle sectoren.

In verband met verkeersveiligheid gaat het om een target van halvering van het aantal zwaargewonden tegen 2030. Dezelfde target betond al voor verkeers-doden tegen 2020. Er loopt een actieplan van de EU rond verkeersveiligheid 2010-2020. De voorbereidingen voor een opvolger 2020-2030 beginnen stilaan. Verkeersveiligheid blijft vooralsnog een 'soft law' en de EU heeft er weinig regelgevende competenties in. Het blijft bij targets opstellen, uitwisselen

van best practices enzovoort. Het luik zwaargewonden was in het lopende actieplan niet opgenomen.

Qua deadlines inzake tolheffing heeft de deadline van 2020 enkel betrekking op een uitbreiding naar het busvervoer. Als er geen akkoord is tegen juni over de Eurovignetrichtlijn, dan is het wellicht niet meer haalbaar om tegen de verkiezingen van 2019 nog tot een akkoord te komen tussen de Europese Raad en het Europees Parlement. Aangezien er ook geen besprekingen meer in het verschiet liggen, lijkt het dus onhaalbaar om het nog tegen 2020 in te voeren. Joke Bamps bezorgt nog extra informatie over de Tunnelrichtlijn. (Naschrift: Joke Bamps bezorgde volgende informatie: "Op het Tunnelcomité van afgelopen november bleek dat het nog niet zeker is dat de Tunnelrichtlijn zal herzien worden. Uit het voorlopige impact assessment blijkt dat als er wijzigingen zullen gebeuren die vooral in de richtlijn 2008/96 over de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur zullen zijn. In de komende maanden zal er hierover meer duidelijkheid komen.".)

Lies JANS,
voorzitter

Björn RZOSKA,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

CEF	Connecting Europe Facility
CESNI	Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure
EETS	European Electronic Toll Service
EU	Europese Unie
LEZ	lage-emissiezone
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport