



Vlaams
Parlement

ingediend op **846** (2020-2021) – Nr. 1
10 juni 2021 (2020-2021)

Verslag van de hoorzittingen

namens de Werkgroep Institutionele Zaken
uitgebracht door Karl Vanlouwe,
Peter Van Rompuy en Caroline Gennez

over homogene bevoegdheidspakketten
met betrekking tot het mobiliteitsbeleid

Samenstelling van de Werkgroep Institutionele Zaken:

Voorzitter: Liesbeth Homans.

Vaste leden:

Liesbeth Homans, Karl Vanlouwe;

Chris Janssens;

Peter Van Rompuy;

Willem-Frederik Schiltz;

Björn Rzoska;

Caroline Gennez.

Plaatsvervangers:

Axel Ronse, Paul Van Miert;

Filip Dewinter;

Koen Van den Heuvel;

Gwendolyn Rutten;

Stijn Bex;

Hannelore Goeman.

INHOUD

| | | |
|------|--|----|
| I. | Hoorzitting van 10 mei 2021 | 6 |
| 1. | Uiteenzetting door Filip Boelaert | 6 |
| 1.1. | Overzicht van de knelpunten | 6 |
| 1.2. | Toelichting van de knelpunten | 6 |
| 1.3. | Andere voorbeelden van versnippering van bevoegdheden..... | 9 |
| 1.4. | Conclusies en aanbevelingen | 10 |
| 2. | Uiteenzetting door Ann Wuyts | 11 |
| 2.1. | Topics uit de MORA-adviezen | 12 |
| 2.2. | Participatie en overlegstructuren | 15 |
| 2.3. | Interfederale mobiliteitsvisie | 16 |
| 2.4. | Conclusie | 16 |
| 3. | Uiteenzetting door Cathy Macharis | 16 |
| 3.1. | Problemen | 16 |
| 3.2. | Oplossingen | 18 |
| 3.3. | Besluit..... | 19 |
| 4. | Vragen en opmerkingen van de commissieleden | 19 |
| 4.1. | Tussenkoms t van Brecht Warnez | 19 |
| 4.2. | Tussenkoms t van Stijn Bex | 19 |
| 4.3. | Tussenkoms t van Caroline Gennez | 20 |
| 4.4. | Tussenkoms t van Bert Maertens | 22 |
| 4.5. | Tussenkoms t van Bart Claes | 23 |
| 5. | Antwoorden van de genodigden | 24 |
| 5.1. | Antwoorden van Filip Boelaert | 24 |
| 5.2. | Antwoorden van Ann Wuyts | 29 |
| 5.3. | Antwoorden van Cathy Macharis | 30 |
| 6. | Aanvullende vragen, opmerkingen en antwoorden..... | 31 |
| II. | Hoorzitting van 17 mei 2021 | 33 |
| 1. | Uiteenzetting door Freija Fonteyn..... | 33 |
| 1.1. | Overlappende bevoegdheden | 33 |
| 1.2. | Toegang tot het beroep en tot de markt | 34 |
| 1.3. | Mensen en middelen | 35 |
| 1.4. | Internationale vertegenwoordiging..... | 35 |
| 1.5. | Wirwar aan regelgeving | 36 |
| 1.6. | Impact van corona | 36 |
| 2. | Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Freija Fonteyn | 36 |
| 3. | Uiteenzetting door Karin Genoe | 39 |
| 3.1. | Voorstelling van Vias institute | 39 |
| 3.2. | Uitdagingen voor de toekomst..... | 40 |

| | | |
|------|---|----|
| 4. | Uiteenzetting door Jan Peumans | 42 |
| 4.1. | Oorsprong van de VSV | 42 |
| 4.2. | Aandachtspunten | 43 |
| 4.3. | Aanbevelingen | 44 |
| 5. | Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Karin Genoe en Jan Peumans | 44 |
| III. | Hoorzitting van 31 mei 2021 | 50 |
| 1. | Uiteenzetting door Ann Schoubs | 50 |
| 1.1. | Naar een andere mobiliteit | 50 |
| 1.2. | Hinderpalen in het mobiliteitsbeleid | 51 |
| 1.3. | Taken op het vlak van mobiliteit | 51 |
| 1.4. | Werkpunten in de mobiliteitswerking | 51 |
| 1.5. | Samenwerking met andere openbaarvervoermaatschappijen | 52 |
| 2. | Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Ann Schoubs | 53 |
| 3. | Uiteenzetting door Carlos Van Nunen | 56 |
| 3.1. | Brussels Airport: tweede motor van de Vlaamse economie | 56 |
| 3.2. | Bevoegdheidsverdeling, overlappingsen en conflicten | 56 |
| 3.3. | Voorstel tot oplossing | 58 |
| 4. | Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Carlos Van Nunen | 58 |
| 5. | Uiteenzetting door Jeroen Smeesters | 62 |
| 5.1. | Situering van Federdrive | 62 |
| 5.2. | Roadmap | 62 |
| 5.3. | Hoe homogeen is de bevoegdheid? | 63 |
| 5.4. | Het Vlaamse beleid na de overdracht | 63 |
| 5.5. | Zijn er secundaire gevolgen? | 64 |
| 5.6. | Aanbevelingen | 64 |
| 6. | Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Jeroen Smeesters | 65 |
| | Gebruikte afkortingen | 69 |

Het Vlaams Parlement richtte in december 2020 een Werkgroep Institutionele Zaken op om concrete voorstellen uit te werken voor een nieuwe staatshervorming. De werkgroep boog zich in eerste instantie over het thema van de homogene bevoegdheidspakketten. In dat kader werden al het gezondheidsbeleid, het arbeidsmarktbeleid en het cultuurbeleid behandeld.

Vervolgens boog de werkgroep zich over de homogene bevoegdheidspakketten met betrekking tot het mobiliteitsbeleid.

Over dit onderwerp werden drie hoorzittingen gehouden:

Hoorzitting van 10 mei 2021, met:

- Filip Boelaert, secretaris-generaal, Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Ann Wuyts, beleidsadviseur, Mobiliteitsraad van Vlaanderen;
- Cathy Macharis, professor onderzoeksgroep MOBI, VUB;

Hoorzitting van 17 mei 2021, met:

- Freija Fonteyn, adjunct-directeur Transport en Logistiek Vlaanderen;
- Karin Genoe, CEO Vias institute;
- Jan Peumans, voorzitter Vlaamse Stichting Verkeerskunde;

Hoorzitting van 31 mei 2021, met:

- Ann Schoubs, directeur-generaal, De Lijn;
- Carlos Van Nunen, head of public affairs, Brussels Airport Company;
- Jeroen Smeesters, directeur Federdrive.

I. Hoorzitting van 10 mei 2021

Aan de hoorzitting werd deelgenomen door:

- Filip Boelaert, secretaris-generaal, Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Ann Wuyts, beleidsadviseur, Mobiliteitsraad van Vlaanderen;
- Cathy Macharis, professor onderzoeksgroep MOBI, VUB.

1. Uiteenzetting door Filip Boelaert

Filip Boelaert: Wij zien institutionele hervormingen als een kans om beleid te voeren op het meest geschikte niveau, waarbij men rekening houdt met verschillen die er kunnen zijn. In mijn sector gaat het vooral over verschillen in de manier waarop men naar verkeersveiligheid kijkt en verschillen in geografie en ruimtelijke context waardoor men in bepaalde delen van het land een ander beleid voert dan in andere delen van het land. Om een beleidsniveau toe te laten dat beleid goed te voeren, is het belangrijk dat het over de vereiste beleidsinstrumenten kan beschikken.

1.1. Overzicht van de knelpunten

Een eerste knelpunt is de versnippering van de bevoegdheden. Met de zesde staatshervorming werd er in de materies MOW en Verkeersveiligheid een aantal bevoegdheden aan de gewesten overgedragen. Het betreft in veel gevallen niet de overdracht van homogene pakketten maar van onderdelen van een bepaalde bevoegdheid. De voorbije jaren is gebleken dat deze versnippering van bevoegdheden vaak tot een moeilijk werkbare situatie leidt.

De zesde staatshervorming heeft in onze sector ook een aantal principes uit vorige bevoegdheidsverdelingen deels overboord gegooid, namelijk het verticaliteitsbeginsel waarbij een bepaald niveau van A tot Z bevoegd is voor bepaalde domeinen.

Een volgend knelpunt is dat van het territorialiteitsbeginsel. De wijze waarop de regionalisering van bevoegdheden in de zesde staatshervorming werd doorgevoerd, maakt het voor de burger mogelijk om te gaan shoppen bij de verschillende gewesten. Dat heeft niet alleen gevolgen voor de manier waarop die overheden hun eigen beleid kunnen uitvoeren, maar het kan een overbelasting van de ene administratie in een bepaalde regio versus een andere regio tot gevolg hebben.

Wat de bevoegdheden zelf betreft, heeft men mensen en middelen nodig om een staatshervorming door te voeren. Men vertrekt van een bepaalde foto op een bepaald moment, maar die foto gaat niet altijd mee tot op het einde.

Een laatste knelpunt is de Europese context. In de sector MOW is veel op Europees niveau geregeld, maar Europa kent de regio's niet in haar beleid. Dat betekent dat men dingen moet proberen te realiseren via goede samenwerking en dat men niet altijd als eerste mee aan de tafel zit wanneer op het Europese forum besprekingen gevoerd worden.

1.2. Toelichting van de knelpunten

1.2.1. *Versnippering van de bevoegdheden*

De welbekende BWHI uit 1980 bevat een gedetailleerde bevoegdheidsverdeling van, toen nog, Openbare Werken. Vandaag noemen we dat Mobiliteit. Verkeersveiligheid is ook een onderdeel van het beleid dat een aparte plaats heeft gekregen. Het was toen nog een onbekende notie. Daarom staan er in de oorspronkelijke wet veel verouderde termen die door de jaren heen een plaats hebben moeten krijgen.

Door de bijzondere wet zijn er verschillende met elkaar verweven en op elkaar inhakende bevoegdheden ontstaan. Als de drie gewesten binnen hun autonomie regels uitvaardigen en die regels verschillen van elkaar, dan heeft de vervlechting van bevoegdheden tot gevolg dat ook de federale overheid haar bevoegdheden zou moeten wijzigen. Als de gewesten allemaal verschillende regels uitvaardigen, dan zou de federale overheid die verschillende regels moeten toelaten en ook verschillende wetgevende initiatieven moeten nemen naargelang het gewest. De ervaring leert dat het een heel moeilijke en lange weg is om tot zo een asymmetrische regeling te komen.

Ik verwijs in dat verband naar een gedachtewisseling van een paar weken geleden in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken over de wantoestanden bij rijtscholen. De gewesten zijn bevoegd voor de rijopleiding, de scholing en de examens, terwijl de federale overheid bevoegd is voor de kennis en vaardigheden om tot een rijbewijs te komen, maar ook voor het rijbewijs en het voorlopig rijbewijs. De Raad van State heeft die regeling bevestigd en heeft ook bevestigd dat de federale overheid bevoegd is voor de uitreikingsvoorwaarden en de geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs.

Alles zit op verschillende plekken verspreid. Dat heeft tot gevolg dat het voor de gewesten niet mogelijk is om uitvoering te geven aan hun bevoegdheid voor de rijopleiding zonder de medewerking van de federale overheid. Die samenwerking is nodig om tot een beleid te kunnen komen. Dat betekent deels dat elk gewest gebonden is aan de regeling die in andere gewesten getroffen wordt. Men kan niet zomaar regelingen treffen die van elkaar verschillen omdat men altijd binnen die federale koepel moet blijven passen.

Ik geef een concreet voorbeeld. In Vlaanderen heeft men geprobeerd het terugkommoment voor beginnende bestuurders in te voeren. Dat werd op een bepaald moment aangevochten en er is veel discussie over geweest. Uiteindelijk komt het erop neer dat wanneer een beginnend bestuurder het terugkommoment niet volgt, hij of zij alleen kan worden bestraft met een boete. Men kan bijvoorbeeld geen sanctie opleggen waarbij het rijbewijs niet wordt uitgereikt, omdat dat een federale bevoegdheid is. Men kan er vanaf komen met een boete, terwijl de juiste straf zou zijn dat aan wie het terugkommoment niet volgt, het definitieve rijbewijs niet wordt uitgereikt.

1.2.2. Doorbreken van het verticaliteitsbeginsel

Het tweede knelpunt is het doorbreken van het verticaliteitsbeginsel. Dat gaat erover dat een bepaalde overheid van A tot Z bevoegd is voor een bepaalde materie. Dat betekent ook dat wanneer een overheid regels opstelt, ze ook verantwoordelijk wordt voor de uitvoering en de handhaving van die regels. Dat is niet helemaal het geval. Een voorbeeld daarvan is de bevoegdheidsverdeling over de technische eisen van de voertuigen en de controle daarop. Deze verdeling doorbreekt niet alleen het verticaliteitsbeginsel maar is ook een voorbeeld van versnippering. De technische eisen zijn een federale bevoegdheid, heel vaak gesteund op Europese regels. Een aantal technische eisen is dan weer gewestelijke bevoegdheid. De logica is daarbij soms ver te zoeken. Waarom zijn de afmetingen van voertuigen federaal en de massa's van die voertuigen alsook de afmeting van de lading regionaal? Ook hier ontstaat weer een complex samenspel van bevoegdheden.

Het gaat nog een stap verder, omdat ook het verticaliteitsbeginsel deels doorbroken wordt. Zo is de federale overheid dus wel bevoegd voor de meeste technische voertuigeisen maar zijn de gewesten bevoegd voor de homologatie en technische keuring van diezelfde voertuigen. Het is daarbij soms niet duidelijk waar het bepalen van de technische eisen ophoudt en waar de controle van de technische eisen begint.

Voor een concreet voorbeeld verwijs ik naar de discussie een kleine twee jaar geleden over de homologatie van speedpedelecs. De federale overheid wist niet met een welke technische eisen ze moest opleggen om de homologatie te kunnen bereiken en daarna de verplichte nummerplaat te kunnen aanvragen. Daarom hebben de gewesten zelf eigen regels moeten uitvaardigen en met elkaar moeten afstemmen om daarover een akkoord te vinden. Vooraleer dat voertuig uiteindelijk in het verkeer mag worden gebracht, valt men weer terug op een federale bevoegdheid waarbij de nummerplaat op basis van een homologatie moet worden aangevraagd. Het was een hele zoektocht binnen de administratie naar hoe we de homologatie van die fietsen moesten regelen omdat we niet wisten aan welke technische eisen, wat een federale bevoegdheid is, ze moesten voldoen. Wij hebben daar deels samen en deels zelf een eigen weg in moeten zoeken.

Ook de casus van de rijopleiding, -examens en het rijbewijs is een voorbeeld van het doorbreken van het verticaliteitsbeginsel. Gewesten zijn bevoegd voor de scholing en de examens in verband met de kennis en de vaardigheden die nodig zijn, terwijl de federale overheid dan weer bevoegd is voor het bepalen van de kennis en vaardigheden die men moet hebben om zich als chauffeur in het verkeer te begeven.

1.2.3. *Territorialiteitsbeginsel*

Het derde knelpunt is het territorialiteitsbeginsel. Zowel op het vlak van de homologatie en technische keuring van voertuigen als de rijopleiding en -examens heeft de bijzondere wetgever een vrij keuzerecht ingevoerd. Dat betekent dat een Vlaming mag kiezen om ook in Wallonië of in Brussel zijn voertuig te laten keuren. Een Brusselaar kan ervoor kiezen om een theoretisch rijexamen af te leggen in Vlaanderen. Waarom heeft dat gevolgen? Stel dat Vlaanderen zou verplichten om een theoretisch rijonderricht te volgen in een rijsschool en dat is in Wallonië niet verplicht, dan kan men perfect het theoretisch rijexamen afleggen in Wallonië, zonder dat men moet voldoen aan de verplichting om die theoretische rijlessen te volgen. De regelgeving die men uitvaardigt, wordt op die manier moeilijk afdwingbaar omdat men een vorm van shoppen tussen de gewesten krijgt. Men zal gaan naar waar de regelgeving het minst moeilijk is en waar men het gemakkelijkst de opgelegde resultaten kan bereiken.

Hetzelfde geldt voor de keuring van motorfietsen. De drie gewesten zijn bezig met een regelgeving rond de keuring van motorfietsen. Het zou wel eens kunnen dat er shoppinggedrag ontstaat naar het gewest waar de eisen het minst streng zijn om het snelst aan een keuring te geraken. Dat is een regeling die een verkeersveiligheidsbeleid, waarbij men echt probeert om mensen een goede opleiding te geven, deels ondergraaft.

1.2.4. *Mensen en middelen*

Een vierde knelpunt is dat van de mensen en de middelen. Het is een algemeen principe, dat trouwens in de bijzondere wet staat, dat waar er bevoegdheden worden overgedragen, ook meteen de mensen en de middelen ter beschikking worden gesteld. Ook bij de staatshervorming die inging op 1 juli 2014 maar in de praktijk pas op 1 januari 2015, heeft dit voor een aantal problemen gezorgd.

Voor dat eerste half jaar heeft men een samenwerkingsovereenkomst moeten sluiten en vervolgens is een aantal personeelsleden overgekomen. Maar dat was maar een fractie van het aantal personeelsleden dat vroeger met die dossiers bezig was. Het was bepaald in de akkoorden van de staatshervorming dat die mensen zouden overkomen. Het probleem is echter dat er op het moment van de overdracht – van 1 juli 2014 tot 1 januari 2015 – zagezegd een vast pakket overgedragen bevoegd-

heden was. Maar door de discussies van de voorbije jaren zijn er nog meer andere bevoegdheden overgekomen naar de gewesten.

Een bevoegdheid die de federale overheid aanvankelijk claimde, ging bijvoorbeeld over de vestigingsvoorwaarden voor beroepen en over de controle voor de toegang tot het beroep. Hiervoor waren in de oorspronkelijke akkoorden van de staatshervorming geen personeel en geen middelen voorzien, maar wij moeten dat nu opnemen met het personeel dat wij hebben. Dat leidt tot problemen omdat er voor een opgenomen bevoegdheid niet het personeel noch de middelen zijn om die op te nemen op het niveau waaraan ze toegekend worden.

Dat heeft nadelige gevolgen, niet alleen op het vlak van inzet van mensen maar ook van expertise en knowhow, die men niet overgedragen krijgt maar zelf moet gaan opbouwen, en op het vlak van systemen en applicaties waarover men moet overleggen om ze over te dragen. Dan heb ik het over de ICT-processen en procedures die men niet kent.

1.2.5. *Europese context*

Dan is er, 'last but not least', de Europese context. In onze sector wordt er heel veel op Europees niveau geregeld. Dat is vrij positief. Vrij verkeer van personen en goederen werkt door tot in mobiliteit en openbare werken. Het is logisch dat men daar deels een Europese bevoegdheid heeft. In gevallen waar er bevoegdheidsdiscussies bestaan, gaat vaak heel wat tijd verloren om die Europese regelgeving om te zetten en zaken uit te voeren. We moeten namelijk eerst overeenkomen wie waarvoor bevoegd is, om vervolgens in de verschillende parlementen in ons land de regelgeving om te zetten.

Een tweede knelpunt bij het Europese overleg is dat er maar één vertegenwoordiger aan de tafel zit. Europa kent alleen de lidstaat, waardoor men binnen België over een standpunt altijd allemaal akkoord moet gaan. Als de drie regio's en de federale overheid op een bepaald punt in een bepaald dossier niet akkoord gaan met een bepaald standpunt, dan neemt België geen standpunt in. Het is heel jammer dat men soms in bepaalde dossiers geen standpunt kan innemen.

Een ander punt waarvoor veel samenwerking nodig is, is dat van het nationale loket. Voor een aantal zaken vraagt Europa aan de lidstaten een nationaal loket, bijvoorbeeld rond ITS-standaarden. Dan is het heel belangrijk dat men goed overeenkomt om tot zo een loket te kunnen komen.

Gelukkig is er de voorbije jaren met de nieuwe voorzitter van de FOD een kentering naar iets meer samenwerking. Recent zijn we op een overleg tot een aantal afspraken gekomen om de komende jaren een betere vorm van samenwerking mogelijk te maken. 'The proof of the pudding is in the eating.' Ik ben vrij positief gestemd over de samenwerking en hoop dat ze zich zal vertalen in een aantal andere dossiers die met staatshervorming en samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten te maken hebben.

1.3. *Andere voorbeelden van versnippering van bevoegdheden*

Ik zou lang kunnen uitweiden over alle mogelijke discussies en knelpunten die we tegenkomen, maar ik overloop kort een aantal voorbeelden. Er zijn nog wat discussies in het kader van de wegcode. Zo is de federale overheid bevoegd om de snelheid op de snelwegen te bepalen en zijn de gewesten bevoegd voor de snelheidsregeling op alle andere wegen. Dat heeft aanleiding gegeven tot een nieuwe discussie over de snelwegen waar de gewesten al heel lang bevoegd waren voor aanvullende reglementen. Dat wil zeggen dat men in functie van een specifieke situatie kan afwijken van een snelheidsregelgeving. Een gemeente kan dat ook

beslissen. Men treft bijvoorbeeld een aanvullend reglement waar de algemene regel 50 kilometer per uur is, maar men op een bepaald punt 30 kilometer per uur wil. Dat is een bevoegdheid van de gewesten en de gemeenten. Op autosnelwegen, waar de snelheid federaal wordt geregeld en de rest regionaal, ontstaat daar opnieuw discussie over. Dat zijn zaken waardoor men tijd verliest.

Bij waterwegen en havens is de Vlaamse overheid bevoegd voor alles wat te maken heeft met de binnenvaart, en de federale overheid voor alles wat te maken heeft met de pleziervaart. Uiteraard komen die elkaar op een aantal punten tegen en kunnen er problemen ontstaan.

Wat betreft de kustbevoegdheid is Vlaanderen bevoegd tot aan de laagwaterlijn. Daar begint de federale bevoegdheid. Als wij kustverdedigingswerken moeten laten uitvoeren door het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust wordt de laagwaterlijn overschreden en kan men behoorlijk wat discussie krijgen over vergunningen en zelfs over een marien ruimtelijk plan.

De gewesten zijn bevoegd voor de reglementering van het vervoer van gevaarlijke goederen, behalve als het gaat over nucleaire stoffen of het vervoer van explosieven en dierlijke stoffen. In het akkoord over de staatshervorming is uitdrukkelijk bepaald dat dat federaal blijft.

De gewesten zijn dan weer bevoegd voor de vestigingsvoorwaarden, ook wanneer het gaat om die stoffen waarvan het vervoer tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort. De vergunning voor transport van nucleaire stoffen, dierlijke stoffen enzovoort gebeurt nog altijd federaal, maar de vestigingsvoorwaarden van de bedrijven worden op Vlaams niveau bepaald.

Het voorbeeld van de massa's en de afmetingen van voertuigen heb ik al gegeven. Er is ook het voorbeeld van de rij- en rusttijden en de tachograaf. De federale overheid is bevoegd voor de rij- en rusttijden, een heel belangrijk thema in de transportsector. De tachograaf is een belangrijk instrument voor de controle van de rij- en rusttijden en dus om een verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren. Er bestaat een uitgebreide Europese en nationale wetgeving over de homologatie van dat instrument, de bevoegdheid om het te plaatsen en de technische voorschriften.

De tachograaf is dus in hoofdzaak een instrument voor de federale overheid om rij- en rusttijden te kunnen controleren, maar aangezien het een technisch onderdeel van het voertuig is, moeten de gewesten de controle op dat toestel uitvoeren. Aangezien de gewesten bevoegd zijn voor regelgeving over de vestigingsvoorwaarden, zijn ze dat ook voor de vestigingsvoorwaarden van de installateurs van de tachograaf.

Tot slot heb ik het kort over de homologatieradars. Als de federale politie federale regels en ook Vlaamse regels wil hanteren, moet ze haar radar twee keer laten homologeren, één keer door de federale overheid en één keer door de Vlaamse overheid. Dat zijn dingen waar we toch oplossingen voor zouden moeten vinden.

Ik wil met deze voorbeelden alleen maar aangeven dat het behoorlijk complex is. Men moet al een goed jurist zijn om alle ins en outs van het geheel te kennen.

1.4. Conclusies en aanbevelingen

Een eerste aanbeveling is om bij een staatshervorming grijze zones te voorkomen. Versnippering levert een aantal problemen op. Wie wordt daar beter van? De Raad van State. Sinds 1 juli 2014 zijn er niet minder dan zestien arresten geveld over discussies tussen de federale staat en de gewesten. Dat is goed voor meer dan achthonderd pagina's arresten die een oordeel vellen over wie precies waarvoor

bevoegd is in het kader van bevoegdheidsconflicten. Ook vandaag nog is er een aantal hangende zaken voor de Raad van State, onder meer over bevoegdheidsdiscussies over de vakbekwaamheid van professionele bestuurders, de restantenvoorraadregeling van de voertuigen en het markttoezicht voor voertuigen en hun onderdelen.

De complexiteit en de verwevenheid van de bevoegdheidsverdeling leiden er dus toe dat bevoegdheden op elkaar inhaken, waardoor een bepaald beleidsvoornemen pas kan tot stand komen als iedereen het met elkaar eens is. Het verbod op uitwisseling van bevoegdheden, dat ook vastligt, voorkomt dat men gemakkelijke en eenvoudige samenwerkingsvormen zoekt, want men heeft een bevoegdheid en men is verplicht om die uit te oefenen. Voorbeelden daarvan zijn de toegang tot het beroep en de toegang tot de markt, of de arresten die tot nu toe al uitgesproken zijn.

Probeer dus om die grijze zones zo duidelijk mogelijk af te bakenen en er op voorhand heel duidelijke afspraken over te maken. Ik weet dat dit contra-intuïtief is in politieke onderhandelingen. Ik herinner me heel goed de politieke onderhandelingen in 2011, waarbij sommige dingen zeer snel moesten gaan. Als men in de politiek naar een akkoord gaat, gebeurt het meestal last minute, en wordt er gezegd: "Ik geef dit als u mij dat geeft." Dat heeft vaak heel verregaande gevolgen voor grijze zones en zaken die men op dat moment ook beter had afgesproken.

Een tweede aanbeveling is om homogene bevoegdheidspakketten te creëren. Hoewel de verdeling van bevoegdheden op grond van het exclusiviteitsbeginsel tot doel heeft om het bevoegde niveau volledig autonoom te verklaren, leiden de versnippering en verstrengeling van bevoegdheden tot op elkaar inhakende bevoegdheden en dus tot een wederzijdse afhankelijkheid tussen de verschillende bestuursniveaus. Wanneer vertegenwoordigers van de verschillende niveaus een gezamenlijk beleid voeren, dreigen de kosten en de tijd die daarmee gepaard gaan, te escaleren. Zo wordt een efficiënt beleid moeilijk, en dat was nu net een van mijn uitgangspunten om een institutionele hervorming door te voeren. Om de werkbaarheid van de verdeling te verbeteren, moeten met elkaar verweven en op elkaar inhakende bevoegdheden het best worden toegekend aan eenzelfde bestuursniveau.

Een derde aanbeveling is om voor een adequaat besluitvormingsproces te gaan. Neem maar een beslissing als de scope duidelijk is, als de grijze zones, de middelen en de eraan verbonden personeelsleden gekend zijn. Klik dat meteen vast en maak daar afspraken over zodat er daarover nadien geen grote discussies meer ontstaan.

Een vierde aanbeveling is om gebruik te maken van het instrument van de samenwerkingsakkoorden en om de samenwerkingsakkoorden die vandaag al bestaan te evalueren. Ook een actualisering van de protocollen die dateren van voor de zesde staatshervorming dringt zich op. Zorg er tot slot vooral voor dat de administraties die het moeten uitvoeren, goed met elkaar overeenkomen.

2. Uiteenzetting door Ann Wuyts

Ann Wuyts: De MORA is de strategische adviesraad voor het beleidsdomein MOW en vertegenwoordigt personenmobiliteit, goederenvervoer, logistiek, havens en luchthavens. Wij vertegenwoordigen meer dan zeventig mobiliteitsorganisaties. Wij voeren debatten en adviseren met als doel om aan de beleidsmakers aan te geven welke beleidsmaatregelen aanvaardbaar zijn voor het mobiliteitsmiddenveld en onder welke voorwaarden.

2.1. Topics uit de MORA-adviezen

De MORA heeft nog geen advies geformuleerd over een eventuele staatshervorming. Ik kan dus geen uitspraken doen over de wenselijkheid daarvan of de richting die ze zou moeten uitgaan. Ik kan wel aangeven waar onze middenveldorganisaties botsen op of in aanraking komen met de bevoegdheidsverdelingen. Ik zal dat doen aan de hand van de MORA-adviezen. De volgende thema's komen heel kort aan bod: fietsbeleid, basisbereikbaarheid, vergroening van het wagenpark, rijbewijs, taxi, kilometerheffing, Vlaams havenbeleid, goederenvervoerbeleid, wegcode en participatie en overleg.

2.1.1. *Fietsbeleid*

Het middenveld steunt de ambitie van de Vlaamse Regering om het fietsgebruik aan te moedigen omdat de fiets een van de duurzaamste vervoersmodi is. Vorig jaar heeft de MORA een analyserapport geschreven om aan de beleidsmakers aan te geven hoe men volgens het middenveld meer kan inzetten op de fiets.

Ook al is dat een Vlaamse bevoegdheid, toch botsen we heel snel op bevoegdheidsoverschrijdingen. Zo zijn bijvoorbeeld afspraken nodig om fietsroutes over de gewestgrenzen heen te laten doorlopen. Spoorlijnen zijn ideale locaties om langeafstandsfietspaden aan te leggen, maar die gronden zijn heel vaak in eigendom van Infrabel of de NMBS. Daar is dus overleg nodig. Ook om fietsvriendelijke stationsomgevingen te creëren, moet de visie van Vlaanderen op stationsomgevingen in overeenstemming worden gebracht met de visie van de NMBS op de andere modi dan de trein.

Om het fietsen aan te moedigen, bestaat er een fietsfiscaliteit. Die wordt op federaal niveau geregeld door de RSZ. Ook de wegcode komt erbij kijken. Als Vlaanderen bijvoorbeeld cargobikes wil ondersteunen, dan moeten de afmetingen van de cargobikes aangepast en geregeld worden in de wegcode. Het loopt niet allemaal slecht, maar het zijn wel voorbeelden van hoe die bevoegdheden, die op het eerste gezicht volledig Vlaams zijn, toch volledig verstrengeld zijn met andere beleidsdomeinen.

2.1.2. *Basisbereikbaarheid*

De MORA-leden zijn vragende partij voor het ontwikkelen van een openbaarvervoersysteem dat uitgaat van de mobiliteitsbehoeften van de reiziger, dus een systeem waarbij de reiziger zich van deur tot deur kan verplaatsen zonder dat het uitmaakt wie de operator van het voertuig is waar hij op dat ogenblik van gebruikmaakt.

In de praktijk zien we dat De Lijn en de NMBS ondertussen wel hun dienstregelingen op elkaar afstemmen en ervoor zorgen dat er één kaart is voor beide abonnementen, de MoBIB-kaart, maar dat zijn afspraken tussen operatoren. Dat zijn geen afspraken die de gebruiker vooruithelpen. Dat zorgt niet voor vervoer van deur tot deur en voor vlotter overstappen, waardoor die drempels voor multimodaal vervoer nog altijd blijven bestaan.

Bij het middenveld leeft er ook ongerustheid omdat Vlaanderen zijn visie op openbaar vervoer herdenkt naar een vraagmodel, terwijl de NMBS nog altijd treinen laat rijden in een aanbodmodel. Hoe zullen die twee met elkaar in overeenstemming worden gebracht?

2.1.3. *Woon-werkverkeer*

Basisbereikbaarheid maakt deel uit van een duurzaam mobiliteitssysteem. Daarbij wordt eerst gekozen voor de duurzame modi, waarna men, als het niet lukt om daarmee een verplaatsing te maken, overstapt op de auto. Als men het woon-

werkverkeer wil verduurzamen, zal er altijd op verschillende beleidsniveaus moeten worden gewerkt. Daarvoor is samenwerking nodig.

Het middenveld en de sociale partners stellen momenteel vast dat er een verschil is tussen wat Vlaanderen en de federale overheid als duurzaam zien. De invalshoeken tussen de twee beleidsniveaus zijn verschillend. Vlaanderen kijkt vanuit mobiliteit en het ondersteunen van de economie, terwijl op federaal niveau, waar beleidsmaatregelen zoals mobiliteitsbudget en bedrijfswagens worden genomen, het loonkostendebat enorm interfereert met het mobiliteitsbeleid.

2.1.4. *Fiscaliteit van vennootschappen en leasingmaatschappijen*

Iets gelijkaardigs merken we in het fiscaliteitslandschap. De MORA heeft ooit in een advies aan het Vlaams Parlement aangeraden om de verkeersfiscaliteit, dus de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting, te vergroenen. Dat kan volgens de raad helpen om de milieu-impact van het voertuigenpark te verminderen. De Vlaamse Regering heeft dat omgezet in beleid.

Maar Vlaanderen is niet bevoegd voor alle voertuigen. Voor leasewagens of voertuigen van vennootschappen bepaalt de federale overheid de tarieven, de fiscaliteit en ook de basis van de tarieven. Milieuaspecten worden daar niet in meegenomen. In het fiscaliteitsbeleid ten aanzien van het voertuigenpark wordt geen duidelijke lijn over heel België doorgetrokken.

2.1.5. *Rijbewijs en rijopleiding*

Wat onze leden ook nauw aan het hart ligt, is de verbetering van de verkeersveiligheid. Met organisaties als VAB en Touring in de raad, vindt de MORA een goede rijopleiding dan ook cruciaal. In de vorige legislatuur heeft de minister van Mobiliteit geprobeerd om de rijopleiding te hervormen, met verkeersveiligheid als uitgangspunt. Dat voorstel is vernietigd door de Raad van State vanwege procedurele regels. Bij het middenveld wringt dat. Men vindt het heel spijtig dat een beleidsvoorstel dat de verkeersveiligheid wil ondersteunen, op institutionele regels botst.

2.1.6. *Taxivervoer*

Een goed collectief vervoerssysteem bevat ook flexibele vervoersvormen zoals taxivervoer. Taxivervoer is ondertussen een gewestelijke bevoegdheid. Alle gewesten hebben daarvoor een beleid uitgewerkt. Ook vanuit de taxisector, die in onze raad vertegenwoordigd is, krijgen we te horen dat dit beleid onvoldoende afgestemd is tussen de gewesten en dat heeft in de praktijk een economische impact op de sector.

Ook het handhavingsbeleid is heel complex geworden. Het is helemaal niet duidelijk welke regels waar gelden en voor wie. Vanuit de sector komt de vraag om een samenwerkingsakkoord af te sluiten, wat een enorme meerwaarde zou zijn om het taxivervoer zo optimaal mogelijk te laten functioneren, zowel op economisch vlak als voor de mobiliteit.

2.1.7. *Kilometerheffing*

Een dossier dat bewezen heeft dat een samenwerkingsakkoord werkt, is dat van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Voor dit thema heeft de MORA heel wat adviezen geschreven en samen met de Vlaamse Regering aan een draagvlak gewerkt. Alle betrokken stakeholders zijn aanwezig in de MORA. Bij het tot stand komen van dat draagvlak was er een echt breekpunt: er moest één systeem voor België komen. De overheid heeft zich daar achter gezet en heeft een samenwerkingsakkoord

afgesloten met de andere gewesten en het interregionale orgaan Viapass opgericht. Het middenveld stelt vast dat dit werkt.

Maar ondertussen komt ook de kilometerheffing voor personenwagens op ons af. In tegenstelling tot de kilometerheffing voor vrachtwagens is ieder gewest nu met een eigen snelheid, met een eigen visie en in een eigen richting aan het lopen, zonder daarbij middenveldorganisaties te betrekken en participatie te organiseren. Het middenveld vindt dat problematisch en denkt dat structureel overleg kan helpen om tot een oplossing te komen.

2.1.8. *Havens en Vlaamse havenstrategie*

In de MORA zitten ook de havens als actieve leden. Recent hebben we een goed maatschappelijk debat gevoerd, dat heeft geleid tot een advies over de conceptnota van de Vlaamse Regering over de Vlaamse havenstrategie. De Vlaamse Regering heeft daarin een havenbeleid op lange termijn uitgedacht dat gericht is op duurzaamheid en innovatie.

Wij krijgen van het terrein de informatie dat die visie heel goed is, maar dat een aantal sleutels om die effectief uit te werken, zich op federaal niveau bevinden. Ik geef hier het voorbeeld van de samenwerking met de douane en de digitalisering. Het blijkt dat Vlaamse organisaties in een ander tempo aan het digitaliseren zijn dan federale. Zo ontstaat er een drempel om een multimodaal beleid te voeren.

Havens zijn voor goederenvervoer de knooppunten bij uitstek om naar een duurzaam mobiliteitssysteem te gaan. Het zijn locaties waar goederen gemakkelijk op spoor en binnenvaart kunnen worden gezet. De bevoegdheidsverdelingen hebben een impact op het goed functioneren van spoor en binnenvaart.

2.1.9. *Spoorvervoer*

Het spoor is een federale bevoegdheid. Dat betekent dat Vlaanderen heel weinig invloed heeft op het sturen naar meer spoorvervoer. Vlaanderen kan alleen maar faciliteren. De federale overheid voert een infrastructuurbeleid aangezien Infrabel hier de gesprekspartner is. De MORA-organisaties vragen zich af waar dan het multimodaal spoorondersteunend beleid wordt gevoerd. Wie trekt dat? Wie ondersteunt dat?

Al in 2012 heeft de MORA een advies geschreven dat Vlaanderen op alle mogelijke manieren moet wegen op het spoorbeleid, via alle bestaande overlegorganen, ook via de raad van bestuur van de NMBS, waar onder andere het beheerscontract wordt besproken. De MORA zou het positief vinden dat het Vlaams Parlement bij de voorbereiding van dat beheerscontract de mogelijkheid zou hebben om daar mee over te debatteren en er dus transparantie naar andere beleidsniveaus zou zijn. Bovendien zouden vertegenwoordigers in een van de overlegorganen zich geruggensteund voelen als zij konden terugvallen op het standpunt van het Vlaams Parlement. Dat is een visie die al eens is uitgewerkt in een advies van 2012.

2.1.10. *Binnenvaart*

Hier brengen onze leden, binnenvaartorganisaties, verladers, werkgevers en vakbonden, aan dat de bevoegdheidsverdeling op een aantal vlakken een efficiënte binnenvaart in de weg staat. Belangrijk is dat de binnenvaartregelgeving voor een groot deel op internationaal niveau wordt bepaald. Op zich is dat geen probleem, want de binnenwateren gaan over de grenzen heen.

Wel een probleem is dat bij verdragsonderhandelingen de federale overheid aan de tafel zit, terwijl de beleidsvisie en de regelgeving bij de gewesten liggen. De

informatie van de gewesten wordt onvoldoende meegenomen in die federale onderhandelingen. Een recent voorbeeld is de onderhandeling over de EU-relancemiddelen waar de federale overheid aan de tafel zat. Zij moet onderhandelen om geld binnen te halen voor de gewesten. Men voelt aan dat dit een probleem kan zijn.

Ook bestaat er op federaal niveau nog steeds een binnenvaartregelgeving. Die is niet consequent met de Vlaamse regelgeving. In een recent advies zijn we op enkele voorbeelden gestoten. De definitie van binnenschip verschilt bij de Vlaamse en de federale overheid. Bij overtredingen naar aanleiding van scheepvaartongevallen krijgen ze op Vlaams en federaal niveau een ander gewicht bij de sanctiëring. We hebben van de binnenvaartsector een uitgebreide lijst gekregen van dergelijke issues. Indien gewenst kan ik die schriftelijk bezorgen aan het Vlaams Parlement.

2.1.11. Onduidelijke bevoegdheden

In de MORA zitten ook de lokale overheden die door de VVP en de VVSG vertegenwoordigd worden. Zij signaleren ons issues over de herziening van de wegcode en de verkeersreglementen. Vroeger was er de afspraak dat degene die de taak moest uitvoeren, ook de bevoegdheid binnen de wegcode kreeg. Bij de herziening blijkt nu dat die punten door de verschillende betrokken partijen op een andere manier worden geïnterpreteerd, waardoor partijen bevoegdheden claimen en het niet meer duidelijk is wie die bevoegdheid nu echt heeft.

Een voorbeeld zijn proefprojecten rond autonome voertuigen. De Vlaamse overheid werkt steeds meer met regelluwe zones, wat het middenveld als een heel goede werkwijze beschouwt. Maar de wegcode geeft geen duidelijkheid over wie de toestemming moet geven en bij wie men moet zijn voor verzekeringsissues.

2.2. Participatie en overlegstructuren

Ik wil ingaan op een vraag die we op voorhand schriftelijk van het Vlaams Parlement hebben gekregen over participatie en overlegstructuren. Voor het overleg tussen de federale overheid en de gewesten, en voor overleg tussen de gewesten onderling, bestaan er zowel politieke als ambtelijke overlegstructuren. Van de MORA-leden krijgen we signalen dat zij geen zicht hebben op wat er nu juist wordt besproken op die fora en dat ze niet kunnen inschatten of die overlegstructuren goed functioneren.

De leden zien er een meerwaarde in om daarover informatie te krijgen zodat ze die overlegstructuren kunnen ondersteunen door participatie. Advies- en participatiestructuren bestaan op elk beleidsniveau. De MORA is de strategische adviesraad voor Vlaanderen. In Brussel bestaat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. In het Waalse Gewest en op federaal niveau is er geen dergelijk mobiliteitsoverleg maar bestaan uiteraard de sociaal-economische raden, waar ook mobiliteit wordt besproken. De MORA werkt zowel formeel als informeel samen met elk van die organisaties.

Twee issues die de MORA-leden aanbrengen, is dat de overlegstructuren heel vaak de staatsstructuur volgen. Ik geef het voorbeeld van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers dat de stem van de reiziger wil doorgeven aan de NMBS, maar dat is op federaal niveau en daar zitten dus enkel federale organisaties aan tafel, geen Vlaamse. Het tweede punt zijn de sociale partners (vakbonden en werkgevers) die op elk beleidsniveau door andere mensen worden vertegenwoordigd. Hierdoor gaan ze op verschillende beleidsniveaus met een verschillende invalshoek naar de onderhandelingstafel.

2.3. Interfederale mobiliteitsvisie

Wat vindt de MORA van een interfederale mobiliteitsvisie? De raadsleden zijn dat idee genegen omdat het kan zorgen voor een goed werkend mobiliteitssysteem. Maar tijdens de vorige legislatuur hebben we gezien dat het niet eenvoudig is om dit in de praktijk tot stand te brengen omdat er een heleboel partijen aan tafel zitten die samen moeten onderhandelen op basis van gelijkwaardigheid. Zodra er iemand is die de onderhandelingen trekt, is het moeilijk om die niet als hogere in de hiërarchie te zien. De MORA-leden suggereren om op drie verschillende manieren een mobiliteitsvisie voor te bereiden, zowel wat het ambtelijke betreft, het politieke als het draagvlak.

2.4. Conclusie

Ik ga geen uitspraken doen over een eventuele staatshervorming maar wil wel enkele rode draden aangeven. Het middenveld ziet het als een quick win om de bestaande overlegstructuren beter te laten functioneren. Daarbij kan het helpen om transparant te zijn over de werking. Ook zou het beter zijn om bestuursstructuren op te richten in functie van wat men wil bereiken in plaats van op basis van bevoegdheden.

Als een bevoegdheid wordt toegewezen aan een bepaald beleidsniveau, zorg er dan voor dat de oude bestuursstructuur niet meer blijft bestaan op dat andere beleidsniveau, want beide niveaus werken elkaar tegen. Het mobiliteitsmiddenveld is ervan overtuigd dat participatie van het middenveld een hefboom kan zijn om tot oplossingen te komen.

3. Uiteenzetting door Cathy Macharis

3.1. Problemen

Cathy Macharis: Als ik vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest mijn moeder wil bezoeken in Hoboken, moet ik de tram nemen, vervolgens de trein en weer de tram. Ik moet drie tickets kopen. Bepaalde lijnen zijn niet op elkaar afgestemd. Dat vraagt veel tijd en energie. Dit geeft de problemen aan die we nu meemaken omdat we veel op regionaal vlak willen organiseren, waardoor elke institutionele entiteit zijn eigen regio, of welke geografische scope ook, optimaliseert. Er zijn verschillende tickets, verschillende tarieven en verschillende uurroosters en het gaat traag omdat het niet geoptimaliseerd is op het grotere, globale niveau.

3.1.1. *Ieder institutionaliseert de eigen institutionele entiteit*

Een eerste probleem is dat alles wordt geoptimaliseerd volgens de regio's, of bij het spoorvervoer op landsniveau. Op Europees niveau ziet men het probleem van de verbindingen tussen de verschillende landen. Dat probleem zien we ook op het vlak van de regio's. Brussel heeft zijn eigen mobiliteitsnetwerk uitgewerkt en ook Vlaanderen heeft dat gedaan. Maar men heeft te maken met een veranderde realiteit waar op economisch en sociaal vlak een groter gebied bestaat, de metropolitane regio, waar het openbaar vervoer totaal niet is uitgewerkt. In verschillende van onze projecten kunnen we zien dat men wagenafhankelijkheid creëert in de rand rond Brussel omdat er onvoldoende geïnvesteerd is in verbindingen tussen de twee regio's.

Ik geef een tweede voorbeeld. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft men het probleem dat elk van de negentien gemeenten zijn mobiliteitsplan maakt. Ik ben voorzitter van de Brusselse Gewestelijke Mobiliteitscommissie waarin die verschillende problemen naar voren kwamen omdat elke gemeente een eigen parkeerbeleid had en bepaalde verbindingen onvoldoende werden uitgewerkt. Een

goed gewestelijk mobiliteitsplan, zoals Good Move, is een voorbeeld voor de gemeenten. Wanneer ze iets willen uitwerken, kunnen ze naar het hogere niveau, het gewestelijk mobiliteitsplan, kijken. Dat is de hefboom die wij in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie naar voren kunnen brengen, namelijk erop wijzen dat ze onvoldoende rekening hebben gehouden met de algemene doelstellingen voor het hele gewest.

In het kader van de basisbereikbaarheid heeft Vlaanderen de hele regio in vijftien vervoerregio's opgedeeld. Het gevaar is opnieuw reëel dat elke vervoerregio zijn mobiliteit binnen het eigen gebied gaat optimaliseren. Men ziet dat nu al in de plannen die door de vervoerregio's worden gemaakt. Er is heel veel aandacht voor de belangen en behoeften binnen de eigen regio, ten koste van buslijnen die verschillende regio's betrekken. Brussel wordt onvoldoende betrokken bij de organisatie van de mobiliteit in de Vlaamse Rand.

Die problematiek is in het verleden ook naar voren gekomen bij het goederenvervoer. Voor de intermodale terminals was er een federale spoorsubsidie terwijl het gewest de binnenvaart subsidieerde. Onze onderzoeksgroep heeft kunnen aantonen dat men de doelstelling van dergelijke subsidies tenietdoet. Eigenlijk wilde men containers van de weg naar de binnenvaart of het spoor laten gaan, maar door de subsidiecompetitie gingen er vooral containers van de binnenvaart naar het spoor. Dit geeft aan dat er absoluut moet worden gekeken naar het grotere geheel.

Ik geef een laatste voorbeeld. In de roadmap die we hebben gemaakt voor MOW over hoe we de logistieke sector duurzaam kunnen maken, hebben we simulatiemodellen gestoken met een kilometerheffing zowel voor goederenvervoer als personenvervoer voor heel België. Dat gaf voor Vlaanderen op het vlak van CO₂ een mogelijke besparing van 12 procent. Specifiek voor het goederenvervoer zagen we dat er heel wat omwegen werden gemaakt via buurlanden en dat op Europees vlak de emissie ging stijgen. Ook hier moet dus altijd naar het grotere geheel worden gekeken.

3.1.2. *Tickets, tarieven en uurroosters*

Om van het Brusselse Gewest naar een andere regio te reizen, zijn de tickets en tarieven ook een probleem. In onze studie voor het Brusselse Gewest hebben we simulaties gemaakt waarin de Brusselaars tegelijkertijd gebruikmaken van de vier operatoren die daar werkzaam zijn: de TEC, de MIVB, De Lijn en NMBS. Een op drie zou reistijdwinsten hebben. Dat zijn quick wins. De netwerken bestaan. De bussen rijden al.

Recent werd Brupass en Brupass XL gelanceerd met een tarief- en ticketintegratie voor het Brusselse Gewest en de omliggende regio's. Dat zou nog kunnen worden uitgebreid. De Lijn kan bijvoorbeeld nog niet alle tickets verkopen. Daar zijn nog verbeteringen mogelijk. Dat is een enorme stap naar een vlot openbaar vervoer en een integratie tussen de verschillende operatoren.

3.1.3. *Trage besluitvorming*

De trage besluitvorming zien we in ontzettend veel dossiers, vooral in de intergewestelijke: het GEN, de werken aan de ring rond Brussel, de vliegroutes, de overstapparkings, het fiets-GEN en het rekeningrijden dat maar niet van de grond komt. Trage besluitvorming is op dit ogenblik echter geen optie.

Ik heb onlangs een boek uitgegeven over hoe we de klimaatdoelstellingen kunnen halen op het vlak van mobiliteit. De CO₂-uitstoot van de mobiliteitssector is nog steeds aan het stijgen terwijl die absoluut naar beneden moet met een factor 8.

De uitdaging is enorm. Voor Vlaanderen spreken we over -42 percent in 2030. Binnen negen jaar moeten we ongeveer de helft minder CO₂-uitstoot hebben voor personenvervoer en -3 percent voor goederenvervoer. Als we niets doen, verwachten we een stijging van 18 percent.

Met een trage besluitvorming waarbij alles aan elkaar gelieerd is en er geen incentives zijn om er iets aan te doen, komen we er gewoon niet. Over de slimme kilometerheffing hebben de drie regio's een andere visie. Als er een goede samenwerking of een globale visie zou zijn, kon men wel tot oplossingen komen. Brussel heeft zich uitgesproken voor een tolheffing, gecombineerd met een kilometerheffing binnen de regio. Vlaanderen zou dat als iets positiefs kunnen zien, want dan zouden mensen in de Rand en in Vlaanderen nadenken over hoe ze Brussel op een duurzame manier kunnen bereiken. Men zou dan samen kunnen investeren in die verbindingen. Het zou nog veel beter zijn als Vlaanderen mee een slimme kilometerheffing uitwerkt.

We zien dat ook bij de bedrijfswagens, een ingewikkeld kluwen dat op federaal niveau wordt besproken. Het is heel positief dat de bedrijfswagens in 2026 puur elektrisch zullen zijn. Maar dat geeft ook problemen omdat men enkel via interge-westelijke akkoorden de fiscaliteit van de leasewagens kan veranderen. Dat betekent dat men voor een leasewagen in het Brusselse Gewest nog steeds BIV en verkeersbelasting zal betalen, en ondertussen ook de tolheffing en de kilometerheffing, terwijl men voor personenwagens die verkeersbelasting en BIV niet meer moeten betalen. Ook hier kan men niet tot een efficiënt gezamenlijk beleid komen.

3.2. Oplossingen

Ik kom tot een zevental oplossingen.

Zorg voor een federale visie op het vlak van mobiliteit, waarnaar regionale mobiliteitsplannen zich gezamenlijk kunnen richten. Mobiliteit stopt immers niet aan de grenzen. We hebben die visie nodig vanuit het standpunt van de gebruiker, die zich over de grenzen heen verplaatst.

Voor de metropolitane regio is een mobiliteitsplan nodig omdat daar veel behoeften bestaan. Er is veel samenwerking nodig om dat vlot te trekken.

Vervoerregio's en stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten op dat hogere niveau geënt worden. Voor de vervoerregio's bestaat er op dit ogenblik geen goedgekeurd Vlaams mobiliteitsplan. Ze hebben geen enkele visie waarop ze zich kunnen enten. Het is absoluut noodzakelijk dat de lagere niveaus zich gezamenlijk op een globalere visie kunnen enten.

Grensoverschrijdende coöperatie en coördinatie zijn essentieel. Op dit ogenblik hangt dat vooral af van goodwill. Er is momenteel veel goodwill, maar er is geen enkele mogelijkheid om samenwerking en coördinatie af te dwingen. Men moet dat op een hoger niveau inbouwen. Ik geef opnieuw het voorbeeld van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met zijn gewestelijk mobiliteitsplan dat aan de gemeenten kan aangeven wat ze kunnen doen. Er zijn financiële stokken achter de deur om tot die globalere visie te kunnen komen.

Zorg voor tarief-, route- en ticketintegratie. Enkel op die manier kunnen we heel snel het mobiliteitssysteem globaal verbeteren.

Zorg ten slotte voor nieuwe beslissingsondersteuningsmodellen. In onze onderzoeksgroepen werken we al meer dan twintig jaar met modellen die kijken naar de betrokken actoren, hun doelstellingen en wat zij belangrijk vinden. Op die manier

krijgen we inzicht in alle belangrijke stakeholders en zien we welke maatregelen draagvlak verdienen.

Specifiek voor die bevoegdheidsniveaus hebben we ook een nieuw beslissingsondersteunend model ontwikkeld, namelijk Comca. Bij de verschillende maatregelen gaan we kijken wie waarvoor bevoegd is en hoe we ze in de discussie kunnen betrekken. Op het einde van de rit, als er draagvlak is, kunnen we zien wie bevoegd is en wie een en ander kan uitvoeren. We hebben dat onder andere al uitgetest voor de Noord-Zuidverbinding, waarbij we de verschillende actoren en de verschillende niveaus bij elkaar hebben gebracht.

3.3. Besluit

Als we willen komen tot een duurzaam, inclusief en geïntegreerd mobiliteitssysteem, gericht naar de gebruiker, moeten we absoluut gaan naar een globalere visie zodat men de verschillende niveaus goed op elkaar kan afstemmen.

4. Vragen en opmerkingen van de commissieleden

4.1. Tussenkost van Brecht Warnez

Brecht Warnez: Mijn eerste vraag betreft de versnippering van bevoegdheden, met name op zee en in de mariene zone. Vlaanderen is bevoegd voor de binnenwateren, maar dan weer niet voor de pleziervaart. Vlaanderen is bevoegd tot aan de laagwaterlijn maar niet voor kust en zee. Dat geeft een aantal problemen rond de toegang van havens, vergunningen enzovoort. Ziet u de regionalisering daar als een oplossing of ziet u nog specifieke problemen opduiken?

Een tweede punt betreft de samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten. Mevrouw Wuyts zei dat er bij het mobiliteitsbeleid altijd verschillende beleidsniveaus betrokken zullen zijn, hoe we de bevoegdheden ook verdelen. Professor Macharis ging in op de situatie van Brussel. Hoe kunnen we de inspraak van Vlaanderen daar vergroten? Dat moet op meerdere beleidsdomeinen mogelijk zijn. Ziet men dat beleidsspecifiek? Hoe kunnen we de samenwerking versterken? Als het gelukt is voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, zal dat inhoudelijke redenen hebben, maar misschien ook systematische of methodologische redenen waar we van kunnen leren.

Volgens de bijzondere wet is het statistisch geheim een bevoegdheid van de federale overheid. Die beheert heel wat mobiliteitsdata. Verhindert dat het Departement MOW om bepaalde beleidsmatige zaken te doen of data op te vragen?

Onze fractie is tegen de eenzijdige invoering van de tolheffing door Brussel omdat we geloven dat dat vooral voor de Vlaamse pendelaars en bedrijven nefast zou zijn. Ik vraag aan de drie sprekers of zij institutionele hervormingen zien als een oplossing voor de Brusselse mobiliteit waarbij de rechten van de Vlamingen worden gevrijwaard.

4.2. Tussenkost van Stijn Bex

Stijn Bex: Ik onthoud van de heer Boelaert de vraag vanuit de administratie om werkbare oplossingen aan te bieden en geen staatshervormingen uit te werken waarvoor men vervolgens nog jaren nodig heeft om uit te zoeken wat er eigenlijk de bedoeling van was. Als dat zo is in de feiten, toont dat per definitie aan dat de hervorming geen goede hervorming was, want een staatshervorming zou altijd de bedoeling moeten hebben om beter te besturen.

U pleit voor homogene bevoegdheidspakketten en eenduidige afspraken. Alle sprekers hebben gezegd dat er samenwerking moet zijn waar er overlap is. De heer Boelaert heeft heel gedetailleerd sommige discussiepunten naar voren gebracht. De vraag is of in sommige situaties de nadelen van de versnippering niet groter zijn dan de voordelen van de autonomie. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat de regio's op het vlak van mobiliteit een belangrijke autonomie moeten hebben, maar soms lopen we vast wanneer we het te verregaand proberen op te splitsen. De gewestgrens is zeker op het vlak van mobiliteit niet zo eenvoudig te trekken.

Mijnheer Boelaert, ik heb een vraag met betrekking tot de wegeninfrastructuur, een groot en belangrijk bevoegdheidspakket. Is daar een goede, vlotte samenwerking tussen de gewesten? Hebt u aanbevelingen om die nog efficiënter te maken?

Ik ga in op een suggestie van u, namelijk dat als we met een staatshervorming bepaalde dingen niet opgelost krijgen of vaststellen dat sommige beslissingen verkeerd waren, we dan met een herstelmechanisme zouden moeten kunnen werken. Hoe zou zo een herstelmechanisme in het kader van de staatshervorming er kunnen uitzien?

Mevrouw Wuyts, op welke manier vinden de leden van de MORA dat er op federaal niveau meer inspraak zou kunnen zijn? Hoe zou dat er concreet moeten uitzien?

Ik vond het interessant dat professor Macharis de problematiek van Brussel naar voren bracht, en erop wees dat men ook met de vervoerregio's moet opletten om niet in dezelfde val te trappen wanneer men bevoegdheden tussen gewesten gaat opdelen. Dat lijkt mij een interessante suggestie die we in de commissie Mobiliteit moeten meenemen. Het is ook een bezorgdheid van vele mensen op het terrein.

Het voorbeeld van het bezoek van professor Macharis aan haar moeder toont aan dat we op het vlak van mobiliteit heel erg moeten kijken naar wat het voordeel is voor de burger en niet alleen hoe we het administratief en organisatorisch kunnen aanpakken.

4.3. Tussenkoms van Caroline Gennez

Caroline Gennez: Ik vind het interessant dat het departement, dus het beleid, en de MORA, de gebruikers, eigenlijk tot min of meer dezelfde conclusie komen. Ik ga ervan uit dat het departement vindt dat governance op het vlak van mobiliteit altijd gericht moet zijn op de gebruiker. In ons institutioneel complex land is het beleid nog altijd te veel gericht op de niveaus, eerder dan op de gebruikers of doelstellingen.

De problematiek is helder geschetst. Het sluit aan bij wat ik als mobiliteitsgebruiker zelf aanvoel. Ieder gewest of lokaal niveau optimaliseert de mobiliteit binnen zijn eigen afbakening. Dat vloekt met wat professor Macharis aangeeft, namelijk de behoefte aan een globale visie en aan een federale visie. Dat is op dit moment nagenoeg onmogelijk te realiseren omdat mobiliteit grotendeels geregionaliseerd is. Ik zie niet zo snel dingen geherfederaliseerd worden, tenzij heel punctuele dingen zoals geluidsnormen en de vliegroutes. Stel dat men daartoe komt, dan moet het federale niveau een visie ontwikkelen over bevoegdheden die het al lang niet meer heeft. Wie gaat dat dan doen?

We zouden minstens op Vlaams niveau al een brede mobiliteitsvisie moeten ontwikkelen. Ik heb van de heer Boelaert begrepen dat dat ook op Vlaams niveau niet zo gemakkelijk is. Hoe sluit men die verschillende dingen op elkaar aan?

De vervoerregio's zijn misschien nog te embryonaal om de werking ervan te evalueren, maar vindt u dat de huidige indeling van de vervoerregio's in Vlaanderen voldoende goed aansluit op de vervoersstromen van vandaag? Of is men ook daar

in dezelfde val getrapt en heeft men een institutioneel kader ontwikkeld, eerder dan de sociologie van de samenleving en specifiek van de mobiliteit van de mensen als uitgangspunt te nemen?

Een aantal dingen lijkt voor een leek als ik heel snel opgelost te kunnen worden, bijvoorbeeld heel de heisa rond het rijbewijs en het rijexamen. Daar zou men toch tot een oplossing moeten kunnen komen. Ik heb geen ideologische a priori. Of iets Belgisch georganiseerd is, Vlaams of subregionaal interesseert mij niet, als het maar werkt. Wat is de gemakkelijkste oplossing om hierover tot een goede regeling te komen?

Is het voor onze vertegenwoordiging in de EU niet het gemakkelijkste dat er tot afspraken tussen de drie gewesten moet worden gekomen, en dat daar dan met een roterende vertegenwoordiging altijd een standpunt wordt ingenomen? Nu blijven we te vaak afwezig.

Ik heb begrepen dat voor Viapass het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten werkt. Dat wordt blijkbaar veel moeilijker als het gaat over rekeningrijden en personenmobiliteit. Als politici zijn we met het algemeen belang bezig, maar als ik de discussies in het halfrond over bijvoorbeeld rekeningrijden volg, dan denk ik dat er electorale motieven aan de basis van de discussie liggen, eerder dan mobiliteitsoverwegingen en rationele overwegingen. Dat zal in andere regio's niet anders zijn. Hoe moet men dat oplossen? Moet men ook daar naar een federaal kader? Of moet men zeggen dat er niets gebeurt zolang de drie regio's niet akkoord zijn? De kans is immers groot dat als men niet tot een akkoord komt, de regio's elkaar voortdurend met procedures bij de Raad van State bestoken. Dat kan niet de doelstelling van het mobiliteitsbeleid zijn.

In welke mate is er sprake van 'goesting' om procedures aan te spannen? Samenwerking heeft niet alleen plaats tussen beleidsniveaus maar ook tussen personen. Worden er meer procedures aangespannen tussen minister Weyts en minister Bellot, die ideologisch over de inrichting van de staatsstructuur enorm ver van elkaar staan, dan tussen bijvoorbeeld minister Gilkinet en minister Peeters? Of heeft dat niets te maken met de achterliggende visie over de organisatie van de staat? Hebt u daar zicht op?

Het lijkt mij een no-brainer om voor het openbaar vervoer tot een geïntegreerd systeem inzake multimodaliteit te komen met een uniform tarief- en ticketsysteem. Waarom lukt dat niet? Wie ligt er dwars? Zijn er praktische bezwaren? Wil het ene niveau zich niet aanpassen aan het andere niveau? Vindt de trein zich belangrijker dan de bus? Waar ligt concreet het probleem? Alle organisatoren van vervoersmodi en alle institutionele spelers, of het nu de NMBS of De Lijn is, hebben er belang bij dat de mensen in een gemakkelijke flow op hun bestemming geraken en dat er een maximale afstemming is.

Het lijkt me niet zo evident om de wegcode verder te regionaliseren. Er is een update nodig van wat er nog op het federale niveau zit. Ik heb begrepen dat aanpassingen regelmatig op belangenconflicten met de deelstaten botsen. Op welk niveau wordt de wegcode het best bepaald in functie van efficiëntie aan de ene kant en handhaving aan de andere kant? Hoe kan men die maximaal op elkaar afstemmen?

Het is evident is dat de mobiliteit binnen Brussel veel beter georganiseerd is dan tussen Brussel en het ommeland, want dat is gemakkelijker te organiseren in een dichtbevolkte regio. De vraag is hoe men tot een beter overleg komt, een betere coördinatie en een echt mobiliteitsbeleid rond het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zonder nieuwe structuren te moeten oprichten. Het idee van de Brusselse metropolitane gemeenschap heeft ingang gevonden in de zesde staatshervorming. Maar als dat opnieuw een juridische structuur wordt met een ingewikkelde besluitvorming,

dan ben ik daar geen voorstander van. Hoe organiseert men de mobiliteit en de discussies met het ommeland zonder een nieuwe juridische tussenstructuur te moeten installeren?

Mijn conclusie is dat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de arbeidsmarkt of de gezondheidszorg waar er heel fundamenteel aan de institutionele infrastructuur van ons land zou moeten worden gesleuteld om tot een effectiever beleid te komen, we in dit beleidsdomein met een aantal quick wins heel veel verbetering zouden kunnen realiseren. Finaal hebben we een goede samenwerking nodig tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus om vooruitgang te boeken met het oog op een duurzame mobiliteit in de 21ste eeuw.

4.4. Tussenkost van Bert Maertens

Bert Maertens: Ik hoor van de drie sprekers dat het in elke omstandigheid van belang is dat er wordt samengewerkt op basis van een gelijke waardering van elkaar. Dat betekent niet dat men geen volwaardige autonomie kan geven aan gewesten en deelstaten om een bevoegdheidsdomein zoals Mobiliteit uit te oefenen. Autonomie en samenwerking hangen voor mij zeker samen. Als we naar maximale autonomie gaan, dan weten we dat samenwerking nodig blijft.

We hebben een aantal voorbeelden over het openbaar vervoer gehoord. De trein is federaal, tram en bus worden op regionaal niveau georganiseerd. Ik denk dat het anders moet kunnen. De Zwitserse confederatie is daar een sprekend voorbeeld van. Ik heb begrepen dat Brecht Warnez en zijn partij het licht hebben gezien in dat Zwitserse confederaal model. We zijn althans wat dat betreft partners in crime. Dat belooft voor de toekomst. Men zou er toch moeten kunnen over spreken om het openbaar vervoer in één hand te hebben, want de regio's hebben natuurlijk andere behoeftes. Het spoor netwerk in Wallonië is iets helemaal anders dan in Brussel en nog iets helemaal anders dan in Vlaanderen, qua investeringen en qua intensiteit. Dat zou men anders moeten organiseren.

De heer Boelaert had het over het territorialiteitsbeginsel en het shoppen voor de technische autokeuring en het rijexamen. Als we de negatieve gevolgen daarvan willen vermijden, moeten we dan dat shopgedrag onmogelijk maken of is het de oplossing om alles te herfederaliseren? Ik kies natuurlijk voor het eerste. In welke mate kunnen we dat shopgedrag aan banden leggen? Wat is daarvoor nodig?

Er is gesproken over de Europese context en het belang van de vertegenwoordiging van de deelstaten die, wat ons betreft, met een eigen stem zouden moeten kunnen spreken. U hamert erop dat die Europese context en de vertegenwoordiging van de deelstaten van belang zijn. De estuaire vaart in Vlaanderen, mijn stokpaardje, is een sprekend voorbeeld van hoe die stem van Vlaanderen luider zou moeten kunnen klinken. Zien de drie sprekers nadelen voor het mobiliteitsbeleid in het feit dat Vlaanderen in Europa niet met een rechtstreekse stem spreekt?

Mijnheer Boelaert, hoe ervaart u het overleg met de andere entiteiten binnen België? Vlaanderen is autonoom, maar maakt afspraken met andere gewesten. Hoe ervaart u de samenwerking en het overleg in IMC's en andere fora? Vlaanderen is ook rechtstreeks vertegenwoordigd in een aantal federale beheersorganen, bijvoorbeeld de raad van bestuur van de NMBS. Hoe ervaart u dat? Wat zijn daarvan de voordelen? Wat kan beter? Hoe kunnen we daar in de toekomst mee omgaan?

Over de samenwerkingsakkoorden hebt u heel duidelijk gezegd dat ze dringend geëvalueerd moeten worden. Is er ook behoefte aan nieuwe samenwerkingsakkoorden? Zijn er de laatste jaren nieuwe onderwerpen gekomen waarvoor een formeel samenwerkingsakkoord nuttig en nodig kan zijn?

Als we het hebben over federale beslissingen, federale plannen en federale investeringen, moeten wij vooralsnog hopen dat de Federale Regering de juiste beslissingen neemt. In de praktijk zien we, zeker als het gaat over het spoor, dat er nog altijd sprake is van een wafelijzerpolitiek 'à l'ancienne'. We zouden heel gericht en objectiever moeten kunnen werken.

Ik kijk naar de Vlaamse spoorstrategie, waarin Vlaanderen de analyse maakt dat wij onvoldoende wegen op de investeringen in het spoor en dat wij dat gaan cofinancieren. Eigenlijk is dat de wereld op zijn kop: wij hebben de bevoegdheid niet maar wij gaan wel investeren. Mijn logica is dat we die bevoegdheid zouden moeten krijgen. Als we de Vlaamse havens willen ontsluiten en als we willen zorgen voor betere spoorlijnen in Vlaanderen, dan moeten we het heft in eigen handen kunnen nemen. In hoeverre worden die Vlaamse bekommernissen effectief meegenomen? Wij hebben zitjes in raden van bestuur, er zijn samenwerkingsakkoorden, IMC's en overleg met andere entiteiten, maar in hoeverre kunnen wij onze stempel drukken? Wat is uw analyse daarvan?

Er zijn recent nieuwe decretale regels voor de taxisector in Vlaanderen uitgevaardigd. Dat zorgt voor bepaalde strengere regels maar ook voor versoepelingen. Heeft ook dat tot shoppedrag geleid? Wat is daar mogelijk, bijvoorbeeld in Brussel en Vlaanderen? Wordt er ook geshopt in de context van de luchthaven, waar veel taxivervoer mee gemoeid is?

Ik heb nog een vraag over de kust en de Noordzee. Vlaanderen is bevoegd tot aan de laagwaterlijn. Er ontstaat een aantal grijze zones tussen de federale en de Vlaamse bevoegdheid, die onherroepelijk leiden tot inefficiëntie en minder effectiviteit. Zijn er concrete dossiers waar het moeilijk loopt door deze specifieke bevoegdheidsverdeling aan onze Vlaamse kust en de Noordzee? Ik denk aan de kustverdediging. Zijn er wat dat betreft dossiers die een impact hebben op Vlaanderen? Zijn er ook andere voorbeelden merkbaar?

4.5. Tussenkomen van Bart Claes

Bart Claes: Tijdens de hoorzitting over de gezondheidszorg (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 728/1) in deze werkgroep waren alle sprekers het erover eens dat een herfederalisering van bevoegdheden op dat domein totaal uit den boze is, wegens totaal ongewenst en niet realistisch. Er werd gezegd dat men de tandpasta niet terug in de tube kan duwen. Zijn de sprekers het daarmee eens voor het mobiliteitsbeleid?

Het meest opvallende in de bevoegdheidsverdeling met betrekking tot het gemeenschappelijk vervoer is dat de spoorwegen nog altijd federaal zijn gebleven. In hoeverre verhindert dat een geïntegreerd mobiliteitsbeleid in Vlaanderen?

Mijnheer Boelaert, er wordt verplicht overleg opgelegd tussen de federale overheid en de gewesten. Zijn er verschillen in visies waar te nemen? In hoeverre werkt dat vertragend en in hoeverre levert dat mogelijks obstructies op voor de Vlaamse beleidsvoering? Wat is de aard van de moeilijkheden die zich daarbij eventueel voordoen?

In sommige gevallen wordt overleg opgelegd tussen de gewesten onderling. In hoeverre komen daarbij verschillen in beleidsvisies aan de oppervlakte? In hoeverre vertraagt of bemoeilijkt dat de besluitvorming?

Inzake wegverkeer kunnen de gewesten zelf wijzigingen van algemene politieregels voorstellen. Na akkoord van de federale overheid en de gewesten kan dat door de federale wetgever worden doorgevoerd. Maken de gewesten daar gebruik van en levert dat blokkeringen op ingevolge andere visies?

De gewest- en gemeenschapsbevoegdheden komen soms in elkaars vaarwater, bijvoorbeeld inzake het leerlingenvervoer. In Vlaanderen zijn gewest en gemeenschap in de praktijk weliswaar samengevoegd, maar juridisch zijn dat nog altijd twee aparte entiteiten. Heeft dat ook administratieve gevolgen voor het onderbrengen van bevoegdheden in de Vlaamse departementen en voor een coherente werking, bijvoorbeeld inzake dat leerlingenvervoer? Of kan dat gemakkelijk worden geregeld op intern Vlaams niveau?

Ik had ook graag van de heer Boelaert een reactie gehoord op de uitspraak van professor Macharis over de vervoerregio's die hun beleid volgens haar te lokaal of te regiogebonden bekijken en te weinig regio-overschrijdend.

Mevrouw Wuyts, op het vlak van waterwegen zijn er diverse anomalieën in de bevoegdheidsverdeling. In hoeverre belemmert dat een gestroomlijnd beleid op Vlaams niveau?

In het kader van de modal shift blijkt dat Infrabel vaak een moeilijke, stugge en trage partner is, voornamelijk in de ontsluiting van de Vlaamse havens via het spoor, maar ook bij de verhoging van spoorwegbruggen, bijvoorbeeld de brug over de Dender, om het gabarit van rivieren en kanalen te verhogen. Initiatieven als Railport Antwerpen worden in het leven geroepen om de samenwerking met Infrabel uit te diepen, maar dat is met wisselend succes. Is het dan niet opportuun om de spoorweginfrastructuur in havengebieden helemaal los te koppelen van Infrabel en onder te brengen in initiatieven zoals Railport, die ingebed zijn in het Vlaamse niveau?

Ten slotte heb ik een vraag aan professor Macharis. Ik denk dat er ook grondwets-experten in uw onderzoeksgroep zitten. De bevoegdheden inzake mobiliteit zijn deels toegewezen aan de federale overheid en aan de gewesten. Daarnaast zijn de nergens opgesomde residuaire bevoegdheden federaal, zolang het bewuste artikel 35 van de Grondwet niet wordt gerealiseerd. Bent u van oordeel dat een geïntegreerd mobiliteitsbeleid op gewestelijk vlak niet volledig mogelijk is zolang artikel 35 van de Grondwet niet wordt toegepast en, met andere woorden, de residuaire bevoegdheden niet bij de deelstaten liggen?

5. Antwoorden van de genodigden

5.1. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert: Wat betreft de bevoegdheden op zee, is er vandaag een aantal problemen op het raakvlak tussen de gewestelijke en de federale bevoegdheden. Een concreet voorbeeld is het marien ruimtelijk plan. Met de federale bevoegdheid probeert men een soort ruimtelijk uitvoeringsplan voor de zee te maken, maar dat kwam een aantal jaren geleden in conflict met de visie van de Vlaamse overheid op de kust en de kustbescherming. Als men bepaalde maatregelen in dat plan wil krijgen en dat stuit op federale tegenstand, dan wordt het moeilijk. Dat zijn discussies waar men door de bevoegdheidsverdeling moeilijk uit geraakt. Dit dragen we al een jaar of vier mee. Ook de versnippering kan problemen met zich meebrengen.

Ik kom tot de vraag over de inspraak van Vlaanderen in Brussel en de versterking van de samenwerking. Er is een traditie van overleg met Brussel. Al van bij de eerste staatshervorming was het duidelijk dat Brussel een eilandje is in Vlaanderen. Er was toen een principiële akkoord dat zowel op administratief niveau als op politiek niveau een aantal jaar lang heeft gewerkt. Maar sinds tien tot vijftien staat een aantal politieke discussies de samenwerking in de weg. Dat gaat onder meer over de kilometerheffing, de aanpak van de ring en een stadion in de buurt van de ring. Dat zijn allemaal zaken die dermate snel politiek worden dat ze een oplossing op ambtelijk niveau bemoeilijken. Ambtenaren kunnen daar niet zomaar uit

geraken voor er ook op politiek niveau een basis voor een consensus kan worden bereikt.

Dat het voor de kilometerheffing voor vrachtwagens wel mogelijk was, komt omdat de drie gewesten van in het begin hebben gezegd dat ze dit samen zouden doen en samen zouden beslissen over de methodologie van de studie. Er was een inter-gewestelijke werkgroep op hoog ambtelijk niveau die stelselmatig alle resultaten van alle studies opvolgde, tot en met het begeleiden van de implementatie in de parlementen. Op die manier kan men effectief tot een consensus komen. Maar de absolute voorwaarde is dat die politieke consensus in de drie regio's verkocht geraakt. Men kan wel een visie hebben op een kilometerheffing in een gewest, maar de andere gewesten willen die misschien niet omdat het bijvoorbeeld niet in het regeerakkoord staat. Als men in Vlaanderen die discussie nog maar zou willen beginnen, dan weet men dat men in het parlement wordt afgemaakt omdat daar op dit moment geen draagvlak voor is en ook geen politieke consensus en men dat niet op die drie niveaus zal kunnen verkopen. Dit nog los van het feit of men wetenschappelijk kan aantonen of zoiets nut heeft of niet.

De samenwerking rond statistiek verloopt wat mij betreft heel goed. Wij krijgen heel snel alle mogelijke statistieken. Zelfs in tijden waar privacyrichtlijnen dat moeilijk maken, zijn er vrij gemakkelijk afspraken te maken over het verkrijgen van statistieken. Zijn die altijd op een goede manier verwerkt? Daar zijn al eens meningsverschillen over, maar dat kunnen we oplossen door in Vlaanderen op statistiekwerking in te zetten. Dat doen we met ons departement ook. We zijn echt wel bezig met die statistieken en die indicatoren die we zelf willen monitoren en opvolgen.

Zou een institutionele hervorming de oplossing kunnen zijn voor een stadstol die ook de rechten van de Vlamingen vrijwaart? U zult het mij vergeven, maar ik vind dit een behoorlijk politieke vraag. Men heeft een politieke consensus nodig tussen de verschillende regio's als men tot een oplossing wil komen. Dat staat nog los van het feit of men daarvoor een institutionele hervorming nodig heeft. Met de huidige staatsstructuur kan men dat invoeren, maar men heeft een politieke consensus nodig.

De dag dat Brussel met het plan Good Move en de kilometerheffing naar buiten kwam, wist ik meteen dat dat niet zou lukken omdat men daar in de twee andere regio's niet klaar voor is en er daar politiek geen consensus over is. Het zal heel moeilijk zijn om dat erdoor te krijgen, want zodra een regio niet akkoord is, begint men met belangenconflicten en andere instrumenten om er toch maar voor te zorgen dat er in een andere regio niets zou gebeuren wat de eigen regio zou kunnen schaden. Dat maakt het moeilijk. Om iets te kunnen uitvoeren, is politieke consensus belangrijk.

Zijn de nadelen van de versnippering groter dan de voordelen van de autonomie? Daar doe ik geen uitspraak over. Ik vraag wel homogeniteit in beslissingen. Als men voor een bepaald pakket bevoegd wordt, moet men ook voor heel dat pakket bevoegd worden. Dat maakt dat men de beslissingen van A tot Z kan doorvoeren. Dat heeft dus niet alleen met homogeniteit te maken, maar ook met verticaliteit, namelijk dat men voor een bepaalde bevoegdheid van A tot Z kan beslissen, zowel over de regelgeving als over de uitvoering als over de handhaving. Dan kan men tot heel haalbare en uitvoerbare pakketten komen.

Is er rond weginfrastructuur een goede samenwerking? De collega's van AWV en de mensen van de Waalse en Brusselse administraties zien elkaar heel regelmatig. Op zich loopt dat vrij goed, een aantal discussiedossiers niet te na gesproken. Het bekendste discussiedossier is dat van de Ring rond Brussel, waar twee kleine stukjes van elk 500 meter nog Brussels grondgebied zijn. Wanneer men die

Brusselse ring wil herinrichten, heeft men ook een vergunning van Brussel nodig en moet men ook daar de vergunningsprocedures doorlopen. Dat maakt heel het dossier net iets complexer, bovenop het feit dat men krachtens de bijzondere wet verplicht is om overleg te voeren over alle werken die men wil uitvoeren op wegen die naar elkaars regio leiden.

Hoe kan dat efficiënter? Ik heb daarnet het voorbeeld gegeven van vroeger, toen er een 'memorandum of understanding' was om te overleggen met de verschillende gewesten, maar ook hier is de politieke visie belangrijker dan de administratieve. Op het ogenblik dat men politiek een visie heeft, kan men vooruit met een dossier. Daar maken de collega's van De Werkvennootschap heel actief werk van. Brussel wordt heel sterk betrokken bij al die plannen die gemaakt worden voor de herinrichting van de ring.

Professor Macharis haalde daarnet aan dat Brussel niet betrokken is in de vervoerregio. Dat klopt niet. Brussel is wel degelijk sterk betrokken in de vervoerregio en wordt ook voor al die vergaderingen uitgenodigd, net omdat we willen dat Brussel vanaf het begin wordt betrokken bij de plannen voor de Vlaamse Rand. Op bepaalde punten kan die betrokkenheid wellicht beter, maar we staan er zeker voor open en hebben er op zich geen probleem mee om overleg met Brussel en Brusselse collega's te voeren.

Hoe ziet de inspraak op federaal niveau eruit? Sinds 2017 zijn de regio's ook vertegenwoordigd in Infrabel en de NMBS. Het voordeel is dat men als lid van die raden van bestuur een aantal punten heel duidelijk op tafel kan leggen. Ik heb het voorrecht om dat te mogen doen voor Vlaanderen bij de NMBS. Toen het vorig jaar over stationsomgevingen ging en de visie van de NMBS daarop, ben ik daar heel actief op tussengekomen met de vraag om de mobiliteit aan de stationsomgevingen met een andere bril te bekijken. Het was voor mij op dat moment te veel een visie gericht op parkeren rond stations, terwijl dat voor Vlaanderen precies de hubs zijn die ervoor moeten zorgen dat heel het systeem van basisbereikbaarheid werkt. Als bestuurder kan men op die nagel kloppen.

Een ander voorbeeld is de prefinanciering van een aantal spoorwerken. Dankzij de aanwezigheid in de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS zijn die gesprekken vlotter verlopen. Dankzij diezelfde aanwezigheid is ook een aantal punten rond het GEN sterker doorgedrukt. Recent is er eindelijk een akkoord bereikt rond de tarief- en ticketintegratie. Dat is niet zozeer de verdienste van de bestuurders maar van de openbaarvervoersmaatschappijen zelf die elkaar vaak zien en horen en een goede verstandhouding met elkaar hebben om daarin vooruit te geraken.

Alleen is het geheel van de tarief- en ticketintegratie heel complex. Men kan zeggen dat een ticket bij De Lijn 2 euro kost. Maar als ik morgen een ticket koop van De Lijn en de TEC omdat ik een verplaatsing wil doen waarbij ik ze alle twee nodig heb, welk deel van die 2 euro gaat dan naar de TEC en welk naar De Lijn? Beide maatschappijen zullen graag hebben dat de basisprijs nog altijd bij hen terecht komt. Maar een reiziger die dan plots 4 euro moet betalen, zal dat niet fijn vinden. Dan begint natuurlijk de discussie waardoor het moeilijk is om tot een consensus over tarief- en ticketintegratie te komen. Er zijn immers heel wat prijs- en financieringseffecten voor de openbaarvervoersmaatschappijen zelf. Zoals professor Macharis toelichtte, is men daarover voor de grote Brusselse zone wel tot een consensus gekomen.

Men kan op twee manieren werken aan een herstelmechanisme voor fouten in een staatshervorming. Men kan een akkoord sluiten tussen de gewesten dat men op een bepaalde manier een bevoegdheid gaat opnemen. Maar volgens de bijzondere wet mag men geen bevoegdheden uitoefenen in naam van iemand anders. De tweede oplossing is uiteraard meer homogenisering en meer verticaliteit realiseren, waardoor

men voor een bepaald bevoegdheidspakket echt bevoegd is van A tot Z. Op welk niveau dat dat dan is, is een politieke discussie. Als men een institutionele hervorming wil voorbereiden, moet men daar de tijd voor nemen, op voorhand heel goed weten waarover het gaat en waarom men een bepaalde bevoegdheid op een bepaald niveau legt. Dat kan al heel veel discussies in de toekomst verhinderen.

Is een federale visie onmogelijk? Ik denk het niet. Maar mobiliteit is wel bij uitstek een gewestelijke bevoegdheid en de verschillende regio's zijn bezig met een mobiliteitsvisie te ontwikkelen. In Brussel is er Good Move. Wij zijn in Vlaanderen ook bezig met een mobiliteitsvisie. Dat duurt inderdaad al heel lang. Er is in 2001 in het Vlaams Parlement een voorlopig plan goedgekeurd en sindsdien is er niets meer van gekomen. Wij zijn nu bezig met een aanpak die net iets anders is. We gaan meer op een strategisch visieniveau werken. We zijn ongeveer klaar om daarover met de regering te overleggen en met haar een visie af te kloppen.

Wil dat zeggen dat de vervoerregio's geen mobiliteitsvisies kunnen opmaken? Helemaal niet. In die vervoerregio's zitten mensen die ook meewerken aan de Vlaamse mobiliteitsvisie en dus wel weten aan welke kaders men zich moet houden om tot een goede mobiliteitsvisie te kunnen komen. Voor mij verhindert dat ook niet dat men federaal de plannen bij elkaar legt en kijkt hoe men daar op federaal niveau een mobiliteitsvisie van maakt. Dat kan op zich, maar de basisbevoegdheid ligt op dit punt wel bij de gewesten.

De indeling van de vervoerregio's hebben we al uitgelegd in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Dat is vooral gebeurd op basis van vervoersstromen en ruimtelijke aantrekkingspolen. Het is ook niet toevallig dat de regiovorming van minister Somers en de vervoerregio's in heel grote mate overeenkomen. Ze komen wel niet voor 100 percent overeen omdat er ook andere dienstverleningen in die bestuurlijke regio's vervat zitten.

Hoe kunnen we tot een oplossing komen voor het rijbewijs en het rijexamen? We proberen dat zo goed mogelijk te doen via samenwerking. Maar ook hier zijn homogeniteit en verticaliteit de oplossing. Als men de bevoegdheid in één hand heeft, van A tot Z, dan heeft men ook de elementen en hefboomen in handen om de juiste beslissingen te nemen. Nu proberen we het met overleg waar het kan, en met procedures waar het moet. Voor alle duidelijkheid, procedures aanspannen bij de Raad van State doen we niet voor ons plezier. Dat kost tijd, en de uitspraak kan het tegenovergestelde zijn van wat men verwachtte.

Ik heb in mijn uiteenzetting gezegd dat de afspraken tussen de gewesten verbeteren als het over Europa gaat. Er zijn afspraken om die zaken aan te pakken zoals bijvoorbeeld bij de energiefilière, waar men dossiers toewijst aan iemand uit een bepaald gewest, ongeacht of dat gewestelijke bevoegdheden of federale bevoegdheden zijn. Men zoekt gewoon de meest geschikte persoon om een bepaald dossier te trekken. Ik stel alleszins vast dat er vanuit de federale overheid een bereidheid is om Europees beter samen te werken. Wat wij niet hebben, is een roterende deelname aan ministerraden omdat de ministerraden voor een belangrijk deel federale materie zijn, en omdat ze tot die categorie behoren waar de federale overheid altijd de woordvoerder is en de gewesten wel roterend assessor kunnen zijn.

Hoe kunnen we de kilometerheffing voor personenvervoer oplossen? Men moet vooral een politieke consensus bereiken en dan kan men met volle kracht vooruit met de verschillende gewesten, zo dat al gewenst zou zijn.

Ik ga geen vergelijking maken tussen ministers over hoeveel 'goesting' ze hebben om procedures aan te spannen. Ik kan alleen maar vaststellen dat in beide regeerakkoorden staat dat men zijn rechten zal uitputten en daarvan wil gebruikmaken. Elke staatsvorming zal wel ergens grenzen en onduidelijkheden hebben. Vroeg

of laat gaat men dan naar de Raad van State om te vragen wie het bij het juiste eind heeft. Maar als we beter op de grijze zones voorbereid zijn, op hoe men daarmee kan omgaan en welk personeel en welke middelen daarmee samenhangen, kan men procedures bij de Raad van State vermijden. Dat zou voor mij de optimale situatie zijn want dan zou ik een aantal mensen kunnen inzetten voor ander werk dan het opvolgen van die procedures bij de Raad van State.

Waarom lukt een geïntegreerd openbaarvervoerssysteem niet? Met basisbereikbaarheid proberen we dat al zeker in Vlaanderen te realiseren. Daarvoor spreken we uiteraard met de NMBS. Het stopt voor ons niet aan de stations. In de visie van basisbereikbaarheid is het treinet de ruggengraat van het hele systeem. We proberen daar maximaal op af te stemmen. De Lijn voert daarover structureel overleg.

Op welk niveau wordt de wegcode het best bepaald? De bevoegdheidsverdelende regels zijn wat ze zijn. Er is inderdaad een update nodig. Federaal minister Gilkinet erkent dat en is bezig aan een herziening van de federale wegcode. Daarover loopt overleg met de gewesten. Als daar al discussies zijn, hebben die meestal te maken met wie precies bevoegd is om een hervorming door te voeren.

Hoe kan men tot beter overleg komen zonder nieuwe structuren? Opnieuw, dat kan met een politieke consensus. Als er een politieke consensus is, die duidelijk is voor de administratie en waarbinnen men kan overleggen, dan is er erg veel mogelijk. Het ligt niet alleen aan de politiek maar ook aan de administraties. Soms hebben wij in onze administraties karakters die het niet met elkaar kunnen vinden en die absoluut op hun eigen standpunt willen blijven staan. Dat is niet altijd gemakkelijk. Maar overleg kan echt wel een sleutel zijn om vooruit te geraken.

Als men ervoor kiest om bepaalde bevoegdheden op bepaalde niveaus te leggen, en in dit geval gaat het over het regionale niveau, moet men shoppinggedrag onmogelijk maken. De wetgever heeft hier uitdrukkelijk anders gekozen. Dat is de stand van zaken vandaag.

Ik kan nog geen voorbeelden geven van waar het een nadeel was om geen Vlaamse stem te hebben. Het gaat meestal om technische discussies. Men geraakt er heel vaak wel uit, maar er zijn een aantal uitzonderingen waar dat niet lukt.

Wat het overleg met de andere entiteiten betreft, moet ik vaststellen dat er bij de nieuwe Federale Regering een veel actievere IMC is. De evolutie van de laatste negen maanden is dat men elkaar veel vaker ziet en probeert tot afspraken te komen over de verschillende beleidsdossiers. Er is ook ander overleg. Ik zie de collega's van de andere gewesten en ook van de FOD regelmatig. Tot nu toe verloopt die relatie vrij optimaal, ook al weet men dat er bepaalde grenzen zijn waar men in discussies niet buiten kan.

De taxiregelgeving heeft volgens mij niet echt geleid tot shoppinggedrag omdat dat een grondgebonden bevoegdheid is. De taxi krijgt een vergunning waar hij gevestigd is. Men kan niet naar een ander gewest om een vergunning aan te vragen. Er is wel discussie over Zaventem, maar de precieze techniciteit ontgaat mij.

De vraag of herfederaliseren een optie is, is vooral een politieke vraag. Men moet goed afwegen waar men bepaalde bevoegdheden wil leggen en wat daar allemaal bij hoort, om dan tot zo homogeen mogelijke pakketten op bepaalde niveaus te komen. Een voorbeeld van wat we al hebben gedaan met de Vlaamse bevoegdheid rond het verkeersreglement is de verlaging van de snelheid buiten de bebouwde kom van 90 naar 70 kilometer per uur, terwijl dat in Wallonië nog altijd 90 kilometer per uur is.

De NMBS verhindert geen mobiliteitsbeleid, maar wij hebben natuurlijk niet de sleutels in handen. Er is overleg, er wordt gesproken met de NMBS en er kan worden afgestemd. Bovendien is er vertegenwoordiging in de raden van bestuur. Dat is vandaag een pluspunt. Of het beter kan, dat is aan u allen om daarover in debat te gaan en een consensus of minstens een meerderheidsstandpunt te zoeken.

Verplicht overleg leidt soms tot vertraging, en soms niet. Dat hangt van het dossier af. Soms weet men van meet af aan dat men niet zal overeenkomen. Dan is men soms voor maanden of jaren vertrokken. Het kan zijn dat men vrij snel een consensus vindt en dan kan de regelgeving zich snel ontwikkelen. Er zijn veel KB's die worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De meerderheid van die dossiers krijgt wel degelijk een positief advies.

Het juridische verschil tussen gewest en gemeenschap leidt niet echt tot moeilijkheden. Bijvoorbeeld voor het leerlingenvervoer is ons overleg met het beleidsdomein Onderwijs zeer nauw. Doorgaans komen we tot oplossingen.

In de meeste vervoerregio's zijn gemeenten van buiten de eigen regio aanwezig, net om zeker te zijn dat men over de grens gaat kijken en men met de belangen van de andere regio's rekening houdt.

5.2. Antwoorden van Ann Wuyts

Ann Wuyts: Ik ben hier met een mandaat van de MORA-leden en kan niet op alle vragen een antwoord geven. Als de MORA over iets nog geen uitspraken gedaan heeft, is het voor mij moeilijk om een standpunt in te nemen. Het staat het Vlaams Parlement uiteraard altijd vrij om die vragen nog te stellen aan de MORA en dan zullen wij die graag beantwoorden.

Om de samenwerkingen tussen de beleidsniveaus te versterken, heb ik in mijn presentatie aangehaald dat het voor ons heel belangrijk is dat er zowel op ambtelijk als op politiek niveau een visie is en dat er op basis van gelijkwaardigheid wordt overlegd. Onze leden ervaren heel vaak dat men bij overleg niet samen naar een consensus zoekt maar een standpunt inneemt. De kilometerheffing is een goed voorbeeld omdat het op hoog ambtelijk niveau kon worden besproken door mensen die een mandaat hadden om met elkaar in gesprek te gaan. Naast het ambtelijke en het politieke niveau is voor ons ook een derde zaak belangrijk, namelijk het zoeken naar draagvlak. Bij de kilometerheffing werd de MORA van in het begin betrokken. Zodra dat thema met de andere gewesten werd besproken, werden ook de andere sociaaleconomische raden betrokken. Voor ons was dat een positieve ervaring.

Hoe wil de MORA meer inspraak krijgen op federaal niveau? De MORA wil zelf niet noodzakelijk op federaal niveau zijn mening inbrengen. Wij zitten op Vlaams niveau. Wij zouden het wel interessant vinden dat er ook gewestelijke organisaties aan tafel zouden kunnen zitten, zoals het Raadgevend Comité van de Treinreizigers bij de NMBS aan tafel zit. Dat zouden bijvoorbeeld organisaties kunnen zijn die de duurzame modi of de reizigers vertegenwoordigen. Op federaal niveau bestaat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven die ook een standpunt over mobiliteit inneemt. Die verschillende sociaaleconomische raden overleggen ook over mobiliteitsthema's. Binnenkort is er onder andere een vergadering met de verschillende vervoersoperatoren. De sociale partners van alle beleidsniveaus gaan daarover dan samen in discussie. Dat gebeurt dus eigenlijk al.

De MORA heeft op 28 maart 2018 samen met de sociaaleconomische raden van de andere gewesten een advies gemaakt waarin in detail hun visie wordt uitgewerkt over hoe een gemeenschappelijk mobiliteitsbeleid moet worden gevoerd. Daarin zeggen ze dat dit een collectieve verantwoordelijkheid is en dat men dit allemaal

samen moet doen, maar wel met respect voor ieders bevoegdheden. De thema's die wij naar voren hebben geschoven, waren investeringen in mobiliteit, slimmere fiscaliteit, het faciliteren van innovatieve mobiliteitsoplossingen en meer multimodaliteit, waarbij de samenwerking tussen de verschillende vervoersoperatoren heel belangrijk is.

Ik heb net gezegd dat dit moet gebeuren met respect voor ieders bevoegdheden. In dat advies wordt ook gesproken over een interfederale mobiliteitsvisie, niet over een federale mobiliteitsvisie. Wij zijn er geen vragende partij voor dat de federale overheid bepaalt wat de gewesten moeten doen. Er moet samen een marsrichting worden bepaald waarin de verschillende gewesten en de federale overheid meestappen.

De heer Boelaert is al in detail ingegaan op een geïntegreerd openbaarvervoersysteem als het gaat over De Lijn en de NMBS. Voor de leden van de MORA moeten daar ook de modi van de deelmobiliteit bij betrokken worden. De deelwagens en deelfietsen behoren voor de MORA ook tot een geïntegreerd mobiliteitssysteem. Als het dan gaat over tarief- en ticketintegratie, moeten veel verschillende partners aan de tafel zitten en wordt het nog veel complexer. Momenteel zijn er een paar steden waar proefprojecten lopen. Ik ken helaas nog niet de conclusies van die proefprojecten, maar het loopt moeilijk naar ik verneem.

Voor de vraag over concrete voorbeelden van de EU-context en de vertegenwoordiging van de deelstaten kijk ik naar de input van de binnenvaartorganisaties. Zij hebben een aantal voorbeelden gegeven waarvan ik de hoofdlijnen kan geven. Zoals ik al heb gezegd, is het misschien beter om deze schriftelijk te bezorgen. Het gaat over de Europese relancemiddelen, de onderhandelingen over het CLNI-verdrag, aansprakelijkheid, het zitje in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, het CESNI-verdrag en het ADN-verdrag. Ik zal dit in detail schriftelijk bezorgen.

Dat is meteen een gedeeltelijk antwoord op de vraag of de verschillende bevoegdheden voor problemen zorgen voor de waterwegen. Die vrees leeft bij de binnenvaartorganisaties. Het is nog te vroeg om die vraag te beantwoorden. De MORA heeft begin dit jaar een advies geformuleerd over het ontwerp van Scheepvaartdecreet. De Vlaamse Regering heeft dat recent goedgekeurd. Ik denk dat het nog niet behandeld is in het Vlaams Parlement. Die regelgeving is nog niet van kracht. De vrees leeft wel dat dat voor problemen kan zorgen.

5.3. Antwoorden van Cathy Macharis

Cathy Macharis: Ik wil beginnen met de tandpasta die uit de tube is geduwd. Het zou spijtig zijn om die gewoon in de vuilnisbak te gooien. Men kan die ook in een potje bewaren, in een andere vorm, en kijken hoe men tot een gezamenlijke visie komt.

Wat betreft uw vraag over artikel 35, het federale niveau is bevoegd voor het spoorvervoer, dat duidelijk de ruggengraat is van een duurzaam mobiliteitssysteem. Als men het spoorvervoer op een goede manier wil ontwikkelen, is er een visie nodig over hoe dat kan worden gekoppeld aan andere transportmodi. Ons mobiliteitssysteem evolueerde van heel erg gericht zijn op de wagen naar hoe we mobiliteit kunnen zien als een dienst die verschillende transportmiddelen combineert.

Men zal moeten bekijken hoe men het openbaar vervoer kan integreren in nieuwe mobiliteitsconcepten en abonnementsformules zoals Mobility as a Service. Net zoals we zijn overgeschakeld naar Spotify en Netflix zullen we ook een abonnement hebben om mobiliteit te gebruiken. Dan gaan al die opties in elkaar moeten passen en zal men ervoor moeten zorgen dat alle aspecten, zowel op federaal als op gewestelijk niveau, op een goede manier worden geïntegreerd. Maximale autonomie klinkt mooi, maar als een regio een bepaalde beslissing wil nemen rond tolheffing,

blijkt die autonomie plots niet meer mogelijk te zijn. Er moet goed worden bekeken wat men begrijpt onder maximale autonomie.

Ik ben het helemaal eens met Filip Boelaert dat de samenwerking van de administraties vaak ontzettend veel vooruitgang brengt, bijvoorbeeld bij De Werkvennootschap en het Brabantnet waar werd bekeken hoe men De Lijn op een sterke manier binnen Brussel actief kan laten zijn. Op administratief vlak maakt samenwerking een ontzettende vooruitgang in dossiers mogelijk, maar het stopt dan plots omdat er nog geen politieke consensus is. Ik denk dat het heel belangrijk is om politiek een gezamenlijke visie te ontwikkelen over wat men wil om tot samenwerking te komen. Die formalisering gebeurt niet ad hoc.

We hadden het erover wie in de vervoerregio's wordt gevraagd. Het zou veel meer een reflex moeten zijn om na te denken over wie er allemaal betrokken is en wie men allemaal moet betrekken bij de besluitvorming over de dossiers. Men moet echt gaan kijken wie de stakeholders zijn, zowel de institutionele stakeholders als het middenveld.

Ik kom tot de taxi's. Zaventem ligt inderdaad in Vlaanderen. De meeste mensen gaan vanuit de luchthaven naar Brussel. De taxi's krijgen een vergunning in Vlaanderen. Dat zijn Vlaamse taxi's die mensen naar Brussel mogen brengen, maar ze mogen geen mensen mee terugnemen naar de luchthaven. Omgekeerd mogen Brusselse taxi's die mensen naar Zaventem brengen, geen mensen van de luchthaven mee naar Brussel nemen. Op het vlak van duurzaamheid is dat een heel spijtige zaak. Het is spijtig dat dat op institutionele grenzen botst.

6. Aanvullende vragen, opmerkingen en antwoorden

Rita Moors: Mijnheer Boelaert, we horen dat er meer ongevallen gebeuren in de buurt van wegenwerken. Men probeert dat met voldoende signalisatie te vermijden. We horen ook dat de oorzaak het gsm-gebruik van bestuurders zou zijn. Men kan terecht de vraag stellen wat signalisatie baat als bestuurders worden afgeleid door een gsm of iets anders. Voor Vlaanderen is het wachten op een federaal initiatief waarbij men technologische mogelijkheden zou kunnen onderzoeken om afleidingsmanoeuvres automatisch te kunnen vaststellen. Zeker bij wegenwerken zou dat een gamechanger kunnen zijn. Welke mogelijkheden ziet u om dat meer naar Vlaanderen te halen?

In 2016 is er op federaal niveau een centrale databank opgericht om de nummerplaatherkenning uit te lezen, de ANPR-camera's. Vlaanderen heeft een samenwerkingsakkoord gesloten om dat ook in Vlaanderen operationeel te maken. We moeten vaststellen dat het federale niveau jarenlang heeft gewacht om dat op een fatsoenlijke manier te doen. In het begin van dit jaar zou dat opgelost zijn, maar nu blijkt dat alle uitlezingsresultaten verwerkt moeten worden door politiemensen om ze om te zetten naar boetes. Dat zou een probleem zijn omdat daarvoor op federaal niveau bijkomend personeel zou moeten worden ingezet. Hoe kunnen we dat verwerkingsproces automatiseren? Dat is ook federaal. En hoe zou dat efficiënter kunnen worden aangepakt?

Bert Maertens: Ik heb niemand horen antwoorden op de vraag over de samenwerkingsakkoorden. Er is een evaluatie nodig. Hebt u er een zicht op of nieuwe samenwerkingsakkoorden voor nieuwe onderwerpen nodig zijn, of hebt u suggesties?

Stijn Bex: Brabantnet is niet het enige net waar het institutioneel soms wat moeilijk was en waar verschillende partners tot een akkoord moesten komen. Ook voor het Spartacusplan in Limburg bijvoorbeeld zijn er moeilijkheden om dat in de praktijk te brengen. Het is zeker niet altijd een probleem van de verschillende gewesten die met elkaar moeten samenwerken.

Ik heb een vraag voor professor Macharis over de taxi's. Is dat dan een voorbeeld waar een samenwerkingsakkoord een oplossing zou kunnen bieden? Iedereen ziet toch dat het absurd is dat de Brusselse taxi's leeg moeten terugrijden naar Brussel en dat de Vlaamse taxi's geen klanten mogen meenemen wanneer ze iemand hebben afgezet in Brussel. Zouden we dat op een vrij eenvoudige manier kunnen oplossen of is daarvoor een staatshervorming nodig?

Filip Boelaert: Wat de ongevallen door wegenwerken betreft, bestaat er vandaag al een vrij goede samenwerking tussen de federale politie en Wegen en Verkeer, die de bevoegdheid hebben. Wat het gsm-gebruik betreft, denk ik dat er controle moet zijn en dat de technische middelen die vandaag bestaan, kunnen worden ingezet. Ik zie niet meteen een oplossing in een institutionele hervorming. Er is trouwens vandaag al een verbod op gsm-gebruik in de auto en daar wordt vandaag al op gecontroleerd, niet alleen bij wegenwerken maar ook op andere plekken.

Ik moet u het antwoord schuldig blijven over de centrale databank van de ANPR. Wegen en Verkeer is daar heel actief mee bezig. Wegen en Verkeer is een agent-schap naast mijn departement met een eigen bevoegdheid en een eigen structuur. Uiteraard kunnen we dat navragen en u die informatie bezorgen.

Wat de samenwerkingsakkoorden betreft, denk ik dat we eerst een evaluatie moeten maken van de huidige samenwerkingsakkoorden. Daaruit kan men distilleren op welke punten samenwerkingsakkoorden nog kunnen helpen. Samenwerkingsakkoorden zijn geen tovermiddelen maar zijn meestal tot stand gekomen na jarenlange onderhandelingen en overleg. Het is bovendien een hele ingewikkelde procedure om een samenwerkingsakkoord in alle parlementen te laten goedkeuren. Mijn aanbeveling zou zijn om eerst een evaluatie te maken vooraleer nieuwe thema's te bepalen.

Cathy Macharis: De vraag werd gesteld of men voor taxi's een samenwerkingsakkoord moet opstellen. In ieder geval is het belangrijk om dat samen te bekijken. Ondertussen zijn er natuurlijk de Ubers van deze wereld die op een andere manier werken en zo dat historische evenwicht verstoren. Het is belangrijk om te kijken hoe men dat samen kan oplossen. De vraag is of daar een akkoord voor nodig is. Het voorbeeld van de taxi's geeft aan hoe men soms te maken heeft met absurde situaties door die institutionele grenzen, die voor de mobiliteit en voor de gebruikers niet zo relevant zijn. Het politieke niveau moet ervoor zorgen dat de gebruiker daar geen last van ondervindt en dat er een performant mobiliteitssysteem is.

II. Hoorzitting van 17 mei 2021

Aan de hoorzitting werd deelgenomen door:

- Freija Fonteyn, adjunct-directeur, Transport en Logistiek Vlaanderen;
- Karin Genoe, CEO, Vias institute;
- Jan Peumans, voorzitter, Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

1. Uiteenzetting door Freija Fonteyn

1.1. Overlappende bevoegdheden

Freija Fonteyn: Er wordt tegenwoordig veel ingezet op voertuigen met alternatieve brandstoffen en emissievrije voertuigen. De gewesten zijn bevoegd voor de massa van die voertuigen. Zo mogen die voertuigen ter compensatie van het gewicht van de nieuwe technologie momenteel al 1000 tot 2000 kilogram meer wegen. Dit brengt me meteen bij een probleem met overlappende bevoegdheden, want de nieuwe technologie weegt niet enkel meer, maar neemt ook meer plaats in. Het zou beter zijn als de voertuigen met nieuwe technologie ook een paar centimeters groter mochten zijn, maar dat blijkt dan een federale bevoegdheid te zijn.

Die praktische moeilijkheden belemmeren een efficiënte introductie van nieuwe technologieën en innovaties op de markt. We zitten in het tijdperk van de digitalisering en de robotisering, wat betekent dat we oog moeten hebben voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën. Er is een Europese richtlijn met betrekking tot de maten en de gewichten, maar in ons land is dat gesplitst. De gewesten zijn bevoegd voor het gewicht van de voertuigen en de federale overheid is bevoegd voor de afmetingen van de voertuigen.

De vervoerswetgeving bevat een aantal van die ongelukkige situaties. Zowat 90 percent bestaat uit gewestelijke bevoegdheden, zoals de toegang tot het beroep en de markt, maar 10 percent valt nog steeds onder de federale bevoegdheden, zoals de vervoersdocumenten en de bestuurdersattesten. De grootste problemen treffen we aan op het vlak van de rijbewijzen, de rijopleidingen en de nascholing. Ik zal even de belangrijkste voorbeelden overlopen.

De code 95 inzake vakbekwaamheid is een gewestelijke materie, maar de aflevering van en de toekenningsvoorwaarden voor het rijbewijs zijn een federale materie. In de praktijk levert dit problemen op voor de chauffeurs die na een 35 uur durende nascholing de aanduiding van de code 95 op hun rijbewijs willen laten vernieuwen. Vaak kan de gemeentelijke ambtenaar de opleiding in de federale databank niet terugvinden. Er is een slechte communicatie tussen de Vlaamse databanken en de federale databanken. Het is een hele rompslomp en vaak moet de chauffeur een tweede maal naar het gemeentehuis om die code 95 op zijn rijbewijs te laten vermelden. Dat is niet evident voor chauffeurs die op onregelmatige uren werken en daarvoor eerst een afspraak moeten maken. Als de vernieuwing vlakbij de vervaldatum moet gebeuren, kan dat problemen opleveren.

Er zijn nog problemen op dit vlak. De uitzonderingen op de nascholing voor chauffeurs verschillen van gewest tot gewest. In Vlaanderen is er een uitzondering voor het vervoer van eigen producten met landbouwvoertuigen tot op een afstand van 5 kilometer. Die afstand wordt nu tot 50 kilometer opgetrokken, maar in Wallonië en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is dat 100 kilometer. Aangezien chauffeurs niet altijd wonen in het gewest waarin ze werken, leidt dit tot verwarring.

Er is een beperking van de keuzevrijheid met betrekking tot de rijopleiding. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest maakt een EHBO-cursus deel uit van de theoretische opleiding, maar in de andere gewesten is dat niet het geval. Wie in het Brusselse

Hoofdstedelijke Gewest het praktijkexamen wil afleggen, moet daar ook verplicht het theoretisch examen hebben afgelegd en kan niet meer vrij kiezen om het theoretisch examen in Vlaanderen af te leggen en het praktijkexamen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Door de verschillen in de reglementering wordt die keuzevrijheid wat ingeperkt.

De rij- en rusttijden zijn heel belangrijk in de transportsector. Deze federale regelgeving is op Europese regels gebaseerd maar de technische aspecten ervan behoren dan weer tot de gewestelijke bevoegdheden. De tachograaf is helemaal met die rij- en rusttijden verweven. Het is niet logisch dat twee verschillende overheden hiervoor bevoegd zijn.

1.2. Toegang tot het beroep en tot de markt

Voor de transportsector vormt de regelgeving inzake de toegang tot het beroep en de markt de basis. De FOD Mobiliteit en Vervoer is hiervoor lang verantwoordelijk geweest, maar na de laatste staats hervorming heeft de Raad van State geoordeeld dat de gewesten hiervoor bevoegd zijn. Hoewel dat arrest al ettelijke jaren oud is, oefent de FOD Mobiliteit en Vervoer die bevoegdheid nog steeds uit. De gewesten zijn nog niet klaar om die bevoegdheid zelf uit te oefenen. Als Vlaamse organisatie vindt TLV dit spijtig.

Blijkbaar zou het Vlaamse Gewest dit vanaf 1 januari 2022 willen overnemen en zelf vervoersvergunningen willen afleveren. Het is positief dat de Vlaamse overheid helemaal op digitalisering inzet. TLV is daar zeker een voorstander van, want het is belangrijk dat onze leden zaken zo veel mogelijk realtime kunnen regelen. We hopen dat dit allemaal vlot zal verlopen, maar de eeuwige vertragingen en het eeuwige uitstel hebben ons bezorgd gemaakt.

We willen ook wijzen op het gevaar van gewestshopping. Het Europese kader bestaat uit twee verordeningen die de lidstaten heel wat keuzevrijheid laten. Als dit in elk gewest anders zou worden ingevuld, zouden bedrijven kunnen nagaan waar de regels het voordeligst zijn en zich daar dan vestigen. Het zou spijtig zijn indien bedrijven zich om die reden niet meer in het Vlaamse Gewest zouden willen vestigen.

In 2020 heeft de Europese Commissie het Mobility Package goedgekeurd. Deze regeling van de toegang tot het beroep en de markt wordt van kracht op 21 februari 2022. Die verordeningen zijn rechtstreeks van toepassing, maar ik heb nog geen enkele ontwerp tekst gezien waarin een gewest de huidige regels aanpast. Die aanpassingen zijn nodig om tegenstrijdigheden te vermijden.

Op onze snelwegen rijden veel vrachtwagens uit lageloonlanden. Heel wat maatregelen in het Mobility Package beschermen de Vlaamse transporteurs. De begin- en eindtrajecten op nationaal grondgebied die op het gecombineerd vervoer aansluiten, kunnen onder de cabotageregels worden gebracht, zodat ze niet meer onbeperkt in de tijd kunnen worden afgelegd. Voertuigen uit een verafgelegen lidstaat zullen minstens om de acht weken naar die lidstaat moeten terugkeren. De wijziging van de rij- en rusttijden in het Mobility Package is echter al sinds 20 augustus 2020 van kracht. Hierdoor moeten de chauffeurs uit de lageloonlanden om de drie of vier weken naar huis terugkeren.

Alles staat of valt echter met een goede controle. Helaas stellen we vast dat de terugkeerplicht en de rij- en rusttijden bijna niet worden gecontroleerd. Indien de terugkeer van die voertuigen om de acht weken ook niet zal worden gecontroleerd, vrezen we dat dit een lege doos zal blijven. Indien een overheid een bepaalde bevoegdheid krijgt, moet ze ook op de handhaving inzetten. Zonder controle hebben we niets aan die nieuwe maatregelen.

1.3. Mensen en middelen

De overheid die een nieuwe bevoegdheid uitoefent, moet hiervoor in voldoende mensen en middelen voorzien. Volgens ons is dit een van de redenen waarom de aflevering van de vervoersvergunningen op de lange baan wordt geschoven. Als de ervaren ambtenaren van de federale overheid niet naar de gewesten komen, is dat een probleem. Aangezien die kennis en ervaring niet worden overgedragen, moet TLV de Vlaamse overheid soms uitleggen hoe iets werkt.

Zeker nu voor de Raad van State zo veel strijd is geleverd om die bevoegdheid naar het Vlaamse Gewest te brengen, is het spijtig dat die kennis verloren gaat en dat elk jaar protocollen moeten worden afgesloten om die bevoegdheid door de federale overheid te laten uitoefenen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer weet al een aantal jaren dat dit eigenlijk hun bevoegdheid niet meer is. Als een personeelslid daar met pensioen gaat, wordt dat niet vervangen. De FOD Mobiliteit en Vervoer investeert niet meer in het computersysteem voor de vergunningen, dat hierdoor steeds minder goed werkt. Er is almaar minder controle.

We merken dit ook op het vlak van het illegaal vervoer. Als we een klacht indienen omdat een onderneming zonder vervoersvergunning vervoert, duurt het lang voor iemand dat controleert. Ondertussen berokkent dat illegaal vervoer de bonafide bedrijven veel schade.

Er is op dit vlak overigens een nieuwe trend. De platformeconomie is booming business. Er zijn steeds meer platformen die particulieren pakjes willen laten vervoeren op de weg van en naar hun werk. Vanaf een laadvermogen van 500 kilogram moeten zij echter een vervoersvergunning hebben. De gemiddelde gezinswagen heeft een laadvermogen van meer dan 500 kilogram, wat betekent dat al die particulieren een vervoersvergunning moeten hebben. De platformen die als tussenpersoon tussen die particulieren en de klanten fungeren, moeten een vergunning als vervoerscommissienair hebben, maar die hebben ze niet. De controlediensten zijn zo onderbemand dat niemand hier iets aan doet.

Het gevolg is dat TLV die platformen zelf voor de rechtbank moet dagvaarden. TLV heeft er al drie gedagvaard en er is een grote kans dat voor eind mei 2021 een vierde dagvaarding zal volgen. De gerechtelijke dwangsommen zijn de enige manier om ervoor te zorgen dat hun activiteiten stoppen. Om de eerlijke concurrentie op de markt te waarborgen, zou er eigenlijk een controledienst moeten zijn die processen-verbaal opstelt en die activiteiten zelf kan stilleggen.

1.4. Internationale vertegenwoordiging

Een andere bezorgdheid betreft de internationale vertegenwoordiging. Als de bevoegdheid naar de gewesten gaat, is de vraag hoe de gewesten de internationale vertegenwoordiging zullen invullen. Al tientallen jaren worden de belangen van de Vlaamse ondernemers vrij goed verdedigd door een federale ambtenaar in het International Transport Forum, die het dossier door en door kent. We vragen ons af of de gewesten een beurtrol willen volgen, maar ook of die gewestelijke ambtenaren voldoende dossierkennis zullen hebben om onze belangen goed te verdedigen. Het gaat om een heleboel internationale organen, zoals het Europese Road Transport Committee en de UNECE-werkgroep voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

1.5. Wirwar aan regelgeving

De verschillen tussen de gewesten zorgen voor een wirwar aan regels, zeker voor de buitenlandse chauffeurs die het land doorkruisen. Het valt moeilijk uit te leggen dat ze op korte afstand drie verschillende reglementeringen moeten volgen. Er zijn verschillende regels voor de kilometerheffing, voor het vervoer van 50 ton en voor de ladingszekering. In Vlaanderen hoeft ladingzekering enkel vanaf 3,5 ton, maar in Wallonië en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet dat ook voor een lager gewicht. Dat betekent dat koeriers die met een kleine bestelwagen pakjes in Vlaanderen leveren hun lading niet moeten vastleggen, maar ze moeten dat wel doen als ze in Wallonië of in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest willen leveren.

De praktische verschillen zijn niet altijd logisch. Het technisch koninklijk besluit in verband met de wegcode vermeldt voor sommige wetsartikelen een andere bepaling voor elk gewest. Als jurist kan ik die puzzel nog leggen, maar voor de gewone burger wordt het steeds moeilijker te begrijpen. Als een transportbedrijf een nieuw voertuig koopt, moet dat voertuig door de Vlaamse overheid worden gehomologeerd. De keuring is ook een gewestelijke materie, maar de inschrijving is dan weer een federale materie. We missen daar samenhang en het zou logischer zijn de onderdelen van dit proces bij dezelfde overheid te plaatsen.

1.6. Impact van corona

Tijdens de coronaperiode is de versnippering duidelijk naar voren gekomen. Om kort op de bal te kunnen spelen, moest de transportsector snel allerlei uitzonderingsmaatregelen krijgen. Om de geldigheid van de certificaten ingevolge het accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route te verlengen, moest België multilaterale akkoorden ondertekenen, maar de gewesten konden beslissen de ADR-opleidingen te schorsen. De gewesten konden zorgen voor een uitstel van de ijking van de tachografen en de snelheidsbegrenzers, maar de federale overheid moest zorgen voor de afwijkingen van de rij- en rusttijden.

De technische keuring is een gewestelijke materie, maar de heropening van de keuringstations is in elk gewest verschillend verlopen. Voor de ondernemingen was dit verwarrend, want de pers heeft niet altijd goed het onderscheid tussen de drie gewesten gemaakt. Na een tijdje heeft een Europees kader voor een grotere harmonisatie van de afwijkingen gezorgd, maar de Europese molen maalt traag en we zijn in eerste instantie op de wetgeving in eigen land aangewezen.

Op dergelijke momenten blijkt dat meer homogeniteit in de regelgeving voor TLV zeer wenselijk is. Waar de regels elkaar overlappen of niet samenhangend zijn, zijn er maar twee mogelijkheden, namelijk meer regionaliseren of opnieuw federaliseren. Als Vlaamse organisatie ziet TLV die bevoegdheden graag bij het gewest terecht komen, maar dat zijn politieke keuzes.

2. Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Freija Fonteyn

Gwendolyn Rutten: Het is interessant te horen welke praktische problemen er op het terrein soms zijn. Het is onze bedoeling na te gaan hoe we dit kunnen verbeteren. Ik stel vast dat u meer homogeniteit wilt, liefst op het niveau van de Vlaamse overheid, maar de keerzijde van die medaille is uiteraard dat er dan mogelijk drie regelgevingen komen die alles complexer maken. Stelt u dan voor dat we alles eerst homogeniseren en vervolgens samenwerkingsakkoorden sluiten om voor de afstemming te zorgen?

Freija Fonteyn: Het is niet evident een balans te vinden. Onderlinge afstemming tussen de gewesten is goed, maar als er een groot verschil in visie is, wordt dit moeilijk. Soms is het beter een bevoegdheid federaal te houden, maar we kunnen niet op voorhand inschatten op welke vlakken de gewesten al dan niet dezelfde mening hebben. TLV is blij met wat is geregionaliseerd, want nu loopt dit in de praktijk vaak beter. Het is echter moeilijk te weten waarvoor we moeten kiezen, want soms loopt het mis maar soms ook niet.

Gwendolyn Rutten: Als bevoegdheden gewestelijk worden, moet er liefst zo veel mogelijk afstemming met de andere gewesten komen. Veel zaken die u hebt aangehaald, zijn een gevolg van slechte communicatie. De databanken zijn niet op elkaar afgestemd en de diensten praten niet met elkaar. Eigenlijk mag dat niet gebeuren.

Freija Fonteyn: Indien de databanken beter zouden communiceren, zou dat al een grote verbetering zijn. De ambtenaren van de verschillende overheden zouden collegialer met elkaar moeten omgaan en elkaar spontaan moeten raadplegen. Soms is er zelfs sprake van vijandigheid. Dat is zeker een probleem.

Stijn Bex: Mevrouw Fonteyn, indien de gewesten fel van mening verschillen, kan de bevoegdheid volgens u beter federaal worden gehouden. Indien de gewesten min of meer hetzelfde denken, kunnen ze autonomie krijgen. Dat is natuurlijk in tegenspraak met de bedoeling van een staatshervorming. In hoeverre kunnen de activiteiten van een bedrijf per gewest worden opgedeeld? Loopt dat ten gevolge van de economische logica sowieso door elkaar?

Freija Fonteyn: Dat loopt allemaal door elkaar. Waar een bedrijf is gevestigd, is een aantal regels van toepassing. Zodra het voertuig de baan opgaat, rijdt het door de drie gewesten en door buurlanden en spelen overal andere regels. Als de regels in verband met de ladingszekering verschillen, moet het bedrijf alle regels kennen en nagaan dat de ladingszekering in de drie gewesten in orde is. Wat de vestiging betreft, moet de onderneming nagaan wat op die plaats geldt.

Stijn Bex: Ik leid hieruit af dat de bedrijven een inventaris van de regels moeten opstellen en dan voor de zekerheid de strengste regels moeten toepassen. Als de regels verschillen, kan het bedrijf zich op een andere manier organiseren en een minder efficiënte rit inleggen om enkel in Vlaanderen of enkel in Wallonië te leveren. Is dat een manier waarop de sector zich aan de regelgeving aanpast?

Freija Fonteyn: Dat gebeurt minder want 'time is money.' De bedrijven willen zo snel mogelijk zo veel mogelijk ritten uitvoeren. Ze zullen veeleer de strengste regels toepassen om in alle gewesten in orde te zijn en de efficiëntste ritplanning volgen. Ze willen zo weinig mogelijk tijd verliezen want de loonkost van de chauffeur vormt de grootste kost.

Stijn Bex: Als Vlaanderen wil dat de regels worden toegepast, moet Vlaanderen eigenlijk de strengste regels hebben.

Freija Fonteyn: Dat kan ook in het nadeel van Vlaanderen spelen. Het is mogelijk een vervoersvergunning te verplichten vanaf 500 kilogram laadvermogen, maar eigenlijk gaat dit ook vanaf 0 kilogram laadvermogen. Als iedereen alleen in Vlaanderen hieraan zou moeten voldoen, zou een nieuw koeriersbedrijf zich niet meer in Vlaanderen vestigen. In de andere twee gewesten zou het namelijk geen vervoersvergunning nodig hebben. Dat zou een effect kunnen zijn.

Caroline Gennez: Tijdens de vorige hoorzitting hebben enkele sprekers al aangekaart dat de regelgeving in verband met het rijbewijs het risico op gewestshopping

inhoudt. Heeft TLV een uitgewerkt voorstel over hoe dit dan het best kan worden georganiseerd?

De evaluatie van het Europese Mobility Package is al uitgebreid besproken, maar ziet TLV nog knelpunten inzake de veiligheid of de arbeidsvoorwaarden die tot een scheve concurrentie met chauffeurs uit andere landen kunnen leiden?

Er is een zekere tegenspraak. Omwille van de homogeniteit zouden we meer Vlaamse bevoegdheden kunnen vragen, maar dan riskeren we gewestshopping, concurrentie tussen gewesten of een wirwar aan maatregelen die zeker voor buitenlandse chauffeurs heel ondoorzichtig wordt.

Wat de wegcode betreft, is met de zesde staatshervorming al een aantal zaken geregionaliseerd. Volgens sommigen is dit onlogisch, want er is veel doorgaand verkeer door de verschillende gewesten. Hoe evalueert TLV die regionalisering?

Freija Fonteyn: Met betrekking tot de maatregelen in verband met de verkeersveiligheid en de bescherming van de chauffeurs is de handhaving essentieel. Het gaat niet enkel om de terugkeerplicht voor de chauffeurs en de voertuigen, maar ook om de manier waarop de chauffeurs hier langs de kant van de weg hun tijd in niet echt menswaardige omstandigheden doorbrengen. Er zijn regels waaraan de faciliteiten moeten voldoen. De chauffeurs mogen de normale weekendrust niet in hun voertuig doorbrengen. Daar moet controle op zijn.

Toen die regels van kracht werden, bezochten de politiediensten tijdens het weekend de parkings langs de snelwegen. Dit had snel tot gevolg dat het probleem naar de buurlanden werd verplaatst. Ze parkeerden dan in Nederland en Luxemburg in plaats van in België. Sinds die controles zijn stilgevallen, wordt weer massaal op de parkings geparkeerd. We vinden die omstandigheden vaak niet menswaardig. Er is een kader om de chauffeurs te beschermen en om sociale dumping te vermijden, maar alles staat of valt met de controle. Dat is het sluitstuk waarvoor voldoende mensen moeten worden ingezet.

In Vlaanderen controleren de wegeninspecteurs vaak de lading, de ladingszekering en de ADR-certificaten. Zij zijn het meest aangewezen om tegelijkertijd ook die aspecten te controleren. Nu controleren ze dit niet, maar dat zou zeker een effect hebben. De federale politie heeft veel andere prioriteiten gekregen en de wegcontroles hebben een enorme terugval gekend. Onderbemand als ze zijn, rijden de politiediensten tijdens het weekend niet langs de parkings. Het gevolg is dat iedereen uiteindelijk weet dat de regels in België niet worden gecontroleerd. De chauffeurs geven die informatie op allerlei platforms aan elkaar door.

Wat de rijbewijzen en de rijopleidingen betreft, zet TLV zich vooral intensief in voor de nascholing en de code 95 op het rijbewijs. Alle chauffeurs moeten om de vijf jaar 35 uur nascholing volgen. TLV volgt dit nauwgezet op.

Paul Van Miert: Mevrouw Fonteyn, tijdens de vorige legislatuur hebben we in de commissie Mobiliteit veel tijd aan transport besteed, onder meer in verband met de kilometerheffing. Misschien moeten we u en anderen daar nog eens de kans geven uw verzuchtingen te laten horen.

Het zal u niet verbazen dat mijn politieke familie voor een volledige overdracht naar dit halfrond is. Ziet u praktische hinderpalen om de federale restjes in verband met het rijbewijs en de rijopleiding over te hevelen?

Freija Fonteyn: Ik volg dat dossier zelf niet op. Ik vraag me af of er nog overkoepelende verdragen of Europese regels zijn die het misschien moeilijker maken dit per gewest te regelen. Als dit een gewestelijke bevoegdheid zou worden, zouden

de toekenningsvoorwaarden voor een rijbewijs het best niet te veel afwijken, want dan zou weer een shoppingprobleem ontstaan. Volgens mij moet eerst worden nagegaan hoe de andere gewesten dit zien. Als de gewesten op dezelfde golflengte zitten, zien we weinig hinderpalen voor een volledige regionalisering. Dat zou dan de betere oplossing zijn.

Wim Verheyden: Overlappende bevoegdheden brengen praktische problemen met zich mee op het terrein. Het zal u niet verwonderen dat ook mijn fractie zeker niet gewonnen is voor een herfederalisering. Er is een aantal werkpunten waar haast achter zit, zoals de rijbewijzen en de controles. Daar moet dringend werk van worden gemaakt en daar zullen we in de commissie zeker nog op terugkomen.

We pleiten allemaal voor de invoering van nieuwe technologieën, maar de regelgeving wil niet altijd meewerken. Dat vormt een serieuze rem op de invoering van schonere technologie. Volgens u kan worden geregionaliseerd of opnieuw worden gefederaliseerd, maar kunnen we de klok zo maar terugdraaien? Aangezien de communicatie wel eens misloopt, vind ik dat we meer gebaat zijn bij een regionalisering.

Freija Fonteyn: Wat de massa en de afmetingen betreft, is de logica voor mij helemaal zoek. Ik zie geen enkel obstakel om de massa en de afmetingen volledig bij de gewesten onder te brengen, zeker omdat de Europese richtlijn een redelijk strikt stramien vormt. Het risico op grote afwijkingen is klein.

Gwendolyn Rutten: Mevrouw Fonteyn, ik kan me niet van de indruk ontdoen dat u veeleer geneigd bent om met het Vlaamse Gewest samen te werken omdat dit gemakkelijker is. Er wordt sneller gedigitaliseerd en de dienstverlening is beter. Klopt dat?

Freija Fonteyn: Tijdens de opstartfase is dat soms niet het geval, maar na de kinderziektes klopt dat.

Gwendolyn Rutten: Als alles op het niveau van de federale overheid behoorlijk zou werken, zou de regelgeving prima zijn, maar in de feiten blijkt dat de Vlaamse overheid beter functioneert en dus wilt u met de Vlaamse overheid samenwerken.

Freija Fonteyn: TLV is tevredener over de Vlaamse werking dan over de federale werking. Ik werk al twintig jaar voor TLV en ik heb doorheen de jaren goed kunnen vergelijken. De Vlaamse ambtenaren zijn gemotiveerder, werken beter en zetten meer in op digitalisering. Tijdens de beginfase loopt het soms mis. Zo waren er in Vlaanderen lange wachttijden voor homologaties. Zodra die achterstand was weg-gewerkt, ging het veel vlotter.

Wim Verheyden: Waarom verloopt de communicatie tussen de Vlaamse en federale diensten eigenlijk slecht?

Freija Fonteyn: Af en toe klappen mensen wel eens uit de biecht. Het ligt heel gevoelig. De mensen die gedurende tientallen jaren bevoegd waren voor bepaalde dossiers, moeten die dossiers nu plots afgeven. Ik bespeur soms vijandigheid, alsof die mensen vinden dat hun werk wordt afgepakt. Dat is vaak persoonsgebonden. Hoe opener en directer de communicatie is, hoe beter de betrokkenen alles begrijpen.

3. Uiteenzetting door Karin Genoe

3.1. Voorstelling van Vias institute

Karin Genoe: Het Vias institute is een als sociale onderneming erkende coöperatieve vennootschap die zich inzet voor een verbetering van de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de veiligheid in het algemeen. Een duurzame verandering van het

gedrag van de burger is de doelstelling. Het Vias institute is een kenniscentrum dat inzet op alle aspecten van menselijk gedrag en hierover adviezen verstrekt. Het Vias institute voert onderzoeken uit over de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de veiligheid, maar zet ook sterk in op innovatie en nieuwe technologie.

Een kenniscentrum werkt evidencebased, wat toelaat neutrale, objectieve adviezen te formuleren om het draagvlak voor maatregelen te vergroten. Het Vias institute is een dienstverlener die niet aan een specifiek beleidsniveau is gebonden en die momenteel voor verschillende opdrachtgevers werkt. Om de opdrachten van die verschillende klanten uit te voeren, heeft het Vias institute 25 onderzoekers in dienst en beschikt de organisatie over een onderzoeksbudget van ongeveer 5 miljoen euro. Daarnaast voert het Vias institute ook contractonderzoek uit voor onder meer de EU en de verschillende gewesten. Er wordt bewust voor een diversificatie in de klantenportfolio gezorgd.

De activiteiten van het Vias institute op het vlak van verkeersveiligheid zijn goed gekend. Wat mobiliteit betreft, heeft het Vias institute al verschillende initiatieven genomen. Zo wordt geregeld een mobiliteitsbarometer gepubliceerd waarin data uit open source, eigen data en data uit andere bronnen worden verzameld om de mobiliteit in kaart te brengen. Die informatie wordt tot op het gewestelijke niveau vertaald. Die tools staan ter beschikking om de verschillende beleidsniveaus te informeren.

Ik overloop nog enkele concrete projecten die we voor de Vlaamse overheid uitvoeren. Het gaat onder meer om diverse studieopdrachten voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer. Het Vias institute voert voor het Vlaamse Gewest de rijgeschiktheidsonderzoeken uit voor mensen met een beperking. Op de uitwerking van de Driver Improvement-cursussen kom ik straks nog terug.

3.2. Uitdagingen voor de toekomst

De uitdagingen voor de toekomst die het Vias institute heeft geïdentificeerd, zijn gebaseerd op de ervaringen van de afgelopen jaren. Aangezien het Vias institute een kenniscentrum en een dienstverlener is, hebben we ons tot een vijftal aandachtspunten beperkt.

Het eerste aandachtspunt is al aan bod gekomen, namelijk de rijopleiding en het rijbewijs. De verschillende formules leiden ertoe dat sommige kandidaat-bestuurders shoppen om de voor hen geschiktste formule te vinden. Het Vias institute heeft geen zicht op de grootte van het fenomeen, maar dit houdt wel in dat de burger de gemakkelijkste weg zoekt, wat niet per definitie de weg is die de grootste verkeersveiligheid met zich meebrengt. Daarnaast zijn er nieuwe bestuurders die in een gewest slagen voor het theoretisch examen en vervolgens in hun domiciliëgemeente geen voorlopig rijbewijs kunnen krijgen. Er zijn geen concrete data over de grootte van het fenomeen, maar het bestaat.

Het tweede aandachtspunt betreft de wegcode. In een land als België is er veel intergewestelijk verkeer. Een goede kennis van de wegcode en van de eventuele verschillen tussen de gewesten is belangrijk. De wegcode heeft er alle belang bij eenvoudig te zijn, zodat eender wie in de EU ze gemakkelijk kan toepassen.

Voor de burger is de zogenaamde frontoffice belangrijk. Uniformiteit en duidelijkheid zorgen ervoor dat er geen verwarring ontstaat. Het is aan de overheid om te bepalen hoe en op welk beleidsniveau men de backoffice organiseert. Als de wegcode zou worden gefederaliseerd, zijn er een aantal concrete voorbeelden in verband met die uniformiteit, zoals de snelheidslimieten of de tolerantiewaarden voor alcohol. Het lijkt me moeilijk uit te leggen waarom dat in een gewest 0,5 promille

en in een ander gewest 0 promille zou zijn. Ook in het geval van een verregaande regionalisering is de afstemming tussen de gewesten belangrijk.

Het derde aandachtspunt betreft de ruimtelijke ontwikkeling. Een aantal voorbeelden, zoals de carpoolstrook op de E411 of de niet te onderschatten impact van een aantal metropolen in België, tonen aan dat afstemming ook op dit vlak nodig is. Ruimtelijke ontwikkeling wordt niet in isolatie gepland. De impact van de metropolen gaat tot ver buiten de gewestgrenzen. Afstemming en overleg zijn belangrijk, want de beslissingen over infrastructuurmaatregelen ter verbetering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid kosten geld.

Een vierde aandachtspunt is dat de beslissingsbevoegdheid moet liggen bij de overheid die ook over de financiële middelen beslist. De Driver Improvement-cursussen zijn daar een voorbeeld van. De federale overheid organiseert die cursussen, maar de gewesten beslissen over de inhoud. Op het moment van de overdracht heeft dat een tijdje moeilijker gefunctioneerd, want de financiële middelen volgden niet. De cursussen lopen vlot sinds de federale overheid en de gewesten een samenwerkingsakkoord over de financiën en de inhoud hebben afgesloten. Concreet betekent dit dat de FOD Justitie de gewesten volgt. Indien alles goed wordt uitgevoerd, volgt het geld. Sinds die afspraken zijn gemaakt, loopt alles vlot. Een ander voorbeeld is de Viapass. Het geld wordt door een organisatie in de drie gewesten geïnd en vervolgens weer herverdeeld. De gewesten nemen de beslissingen. De frontoffice voor de burger is heel eenvoudig gehouden, zodat hij zijn weg vindt tussen de regels en de richtlijnen. Het is aan de overheden om uit te maken hoe ze de backoffice organiseren.

Het vijfde aandachtspunt betreft de homologatie en het autonoom rijden in de toekomst. Wat de homologatie van snelheidsradars betreft, merken we in de praktijk dat België voor de fabrikanten van nieuwe technologie, zoals speedguns, een kleine markt is. Als ze worden geconfronteerd met inspanningen die ze voor drie verschillende meteorologische diensten moeten leveren, wordt het een obstakel om hier te investeren. Voor die organisaties wordt het dan minder rendabel om met nieuwe technologie te komen. Ook op dit vlak is het belangrijk goede afspraken te maken zodat de bedrijven op een eenvoudige wijze en zonder aan rentabiliteit in te boeten met de bevoegde overheden kunnen communiceren.

Dit zou ons bovendien de mogelijkheid bieden mee te zijn met de nieuwe innovaties, want het is om deze reden dat de speedguns, die het werk van de politiediensten vergemakkelijken en in de ons omringende landen al worden gebruikt, hier nog niet worden gebruikt. Door de pakkans te verhogen, wordt de verkeersveiligheid verbeterd.

Een ander voorbeeld van een innovatie die we niet willen missen, betreft de autonome voertuigen. Om die technologie op een gepast tijdstip op onze wegen in te voeren, is het belangrijk gemeenschappelijk vast te leggen op welke wijze die voertuigen op onze markt kunnen komen. Er is al een Europese reglementering, maar de gewesten moeten aangeven waar die voertuigen kunnen rijden. Er is ook een connectie met de infrastructuur en met de uitrol van het 5G-netwerk, want die voertuigen moeten met de infrastructuur kunnen communiceren.

Wat de mobiliteit en de verkeersveiligheid betreft, begint de EU een steeds belangrijker rol te vervullen. De afstemming met de gewesten is belangrijk. Het Vias institute stelt de burger centraal. De frontoffice moet het de burger gemakkelijk maken de regels te begrijpen, want voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid is het gedrag van de verkeersdeelnemer per definitie cruciaal. Dit is essentieel om op termijn de modal shift te realiseren en om in dit land tot de juiste verkeersveiligheid te komen. Ten aanzien van de burger moet er eenvoud en consistentie zijn. In de organisatie door de overheid of overheden moeten focus en efficiëntie vooropstaan.

Tot slot wil ik nog verwijzen naar de recentste mobiliteitsbarometer. De cijfers zijn niet goed. Ondanks de coronaperiode is er een lichte stijging van het aantal doden. Achter elk van die vijftig doden schuilt een drama, achter elke statistiek schuilt menselijk leed. Het moet vooral onze doelstelling zijn het de burger zo eenvoudig mogelijk te maken, zodat hij goed begrijpt welke regels van toepassing zijn en hij zichzelf en anderen niet in gevaar brengt.

4. Uiteenzetting door Jan Peumans

Jan Peumans: Ik ben in 1991 voorzitter van de VSV geworden. De VSV had toen een halve administratieve kracht, maar is ondertussen uitgegroeid tot een in Mechelen gehuisveste organisatie met een zestigtal personeelsleden en een budget van 8 miljoen euro. Wat sensibilisering en educatie inzake verkeersveiligheid betreft, is de VSV een kernspeler in Vlaanderen.

4.1. Oorsprong van de VSV

In 1990 heeft het Vlaams Parlement de VSV met een decreet opgericht. Ik zal de viervoudige doelstelling niet toelichten, maar de VSV is vooral actief op het vlak van educatie en sensibilisering: "De VSV streeft met alle betrokken actoren naar nul verkeersslachtoffers. Door onze inzet en expertise zorgen we ervoor dat mensen zich veilig gedragen in het verkeer. Dat doen we door educatie en sensibilisering naar alle weggebruikers."

De VSV voert sensibiliseringscampagnes en heeft ook een tuimelwagen die mensen de gevolgen laat voelen van rijden zonder gordel. Wat de verkeers- en mobiliteitseducatie betreft, zijn het Grote Fietsexamen en de actie Helm Op Fluo Top belangrijk. Wat opleiding betreft, organiseren we de Dag van de Motorrijder en hebben we de website www.mijnrijbewijs.be. We organiseren tevens het Vlaams Congres Verkeersveiligheid en het Fietscongres.

De VSV is met een aantal acties ook actief in het basisonderwijs en het secundair onderwijs. In de jaren negentig hebben toenmalig minister van Onderwijs Van den Bossche en toenmalig minister van Mobiliteit Sauwens de VSV duidelijk gevraagd aandacht voor het onderwijs te hebben. In samenwerking met een aantal organisaties wordt ook voor 18-plussers gewerkt.

In 2011 namen nog minder dan 100.000 mensen deel aan de acties, maar in 2020 heeft de VSV met al haar activiteiten 813.000 deelnemers bereikt. De door externen bepaalde tevredenheidsscore is 4,5 op 5. Wat het kennisniveau voor en na het volgen van een opleiding betreft, hebben we duidelijk een leerwinst geboekt.

Om na te gaan hoe nieuwe bevoegdheden zouden kunnen worden gebruikt en hoe de verkeersveiligheid zou kunnen worden verbeterd, heeft de VSV in 2013 de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid georganiseerd. Het is goed dat er na al die jaren een evaluatie komt van de 31 daaruit voortgevloeide aanbevelingen.

Ik wil even wijzen op het aantal verkeersdoden binnen de dertig dagen, want zelfs in coronatijden halen we de doelstelling op het vlak van verkeersveiligheid niet. Een regionalisering moet er net voor zorgen dat de verkeersveiligheid verbetert door de juiste partners voldoende slagkracht te geven. Sinds 2000 is het aantal verkeersdoden gehalveerd. Die belangrijke evolutie is niet enkel een gevolg van educatie en sensibilisering, maar ook van infrastructuurwerken en dergelijke.

4.2. Aandachtspunten

De bijzondere wet van 6 januari 2014 regelt een aantal nieuwe bevoegdheden. Vooral de bevordering, de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid is voor de VSV een belangrijk onderdeel.

Dat de situatie niet ideaal is, zal ik aantonen aan de hand van de regionalisering van de rijopleiding. Er is op dat vlak in Vlaanderen en in de andere gewesten een nieuwe dynamiek ontstaan. De rijopleidingen zijn hervormd overeenkomstig goede internationale voorbeelden, onder meer met betrekking tot het theoretisch examen, de vorming van de begeleider, de praktijkoefeningen, het praktijkexamen en het terugkeermoment. De Raad van State heeft in een arrest geoordeeld dat een aantal elementen niet tot de gewestelijke bevoegdheden behoort. Het kon voor de Raad van State niet door de beugel dat de Vlaamse overheid de naam van de begeleider had gelinkt aan het voorlopig rijbewijs, wat een federale materie is.

Om zo weinig mogelijk met uitzonderingen te werken, ben ik van mening dat we het volledige pakket het best regionaliseren. Het rijbewijs is federale materie gebleven. Spijtig genoeg geldt dit ook voor het rijbewijs met punten. Rijopleidingen worden vaak aan het rijbewijs met punten gekoppeld en dat is duidelijk een regionale materie. Nu de Raad van State het vormingsmoment voor de begeleider heeft vernietigd, heeft de Waalse overheid daar een 'rendez-vous pédagogique' van gemaakt. Door deze creatieve oplossing is dat rendez-vous gelinkt aan het examen, een regionale bevoegdheid.

De bijzondere wet van 6 januari 2014 bepaalt dat de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen, een gewestelijke bevoegdheid zijn. Dit is een voorbeeld van een onlogische regionalisering, want ook op deze uitzondering voor de autosnelwegen is er een uitzondering, namelijk de variabele snelheid op de autosnelwegen, bijvoorbeeld tijdens wegenwerken.

Sensibilisering hoort volgens de VSV duidelijk thuis bij de gewesten. Dat is een onderdeel van de bijzondere wet van 6 januari 2014. De campagnes met betrekking tot snelheid, slaperigheid, drugs, motorrijders en dergelijke die de VSV sinds 2017 heeft gevoerd, hebben duidelijk een effect. De VSV heeft dat effect door Ipsos laten evalueren.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid is blijven bestaan. Het Vias institute beweert de eigendom van de BOB-campagne van het BIVV te hebben overgenomen.

Vroeger werd het BIVV gefinancierd door middel van afdrachten op de inkomsten uit de rijexamens en de technische controles. Nu die bevoegdheden en de middelen ervoor zijn geregionaliseerd, verhuurt het Vias institute de BOB-campagne voor 25.000 euro per jaar aan Nederland. Ondanks talrijke vergaderingen wil het Vias institute de licentie voor de BOB-campagne niet gratis aan de regio's afstaan. Dit betekent dat de gewesten verkeersveiligheids campagnes met betrekking tot alle thema's kunnen opzetten, maar niet de BOB-campagne.

Wat de leermaatregelen betreft, zijn de gewesten nu gedeeltelijk bevoegd voor de uitvoering van de door de rechtbanken opgelegde straffen. De justitiehuisen zijn naar de gewesten overgeheveld. Zij zorgen voor slachtofferonthaal, de begeleiding van veroordeelden en de controle op alternatieve straffen, zoals het elektronisch toezicht. Er is in Vlaanderen een grote vraag naar meer leermaatregelen, want we weten dat ze de verkeersveiligheid verbeteren. De middelen zijn echter aan het Vias institute toegekend en het is niet evident de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds hiervoor in te zetten.

Wat de medische rijgeschiktheid betreft, citeer ik de bijzondere wet van 6 januari 2014: "Het toezicht op de rijgeschiktheid van de bestuurders en de kandidaat-bestuurders die lijden aan een vermindering van hun functionele vaardigheden is een bevoegdheid van de regio's." Dat de medische rijgeschiktheid belangrijk is, blijkt uit een willekeurig overzicht van de verkeersongevallen met een link met de medische rijgeschiktheid. Er zijn veel mensen die om psychiatrische of fysieke redenen minder mogelijkheden hebben. Om de paar jaar moeten zij bij het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing de medische rijgeschiktheid aanvragen. In Wallonië heeft het Agence Wallonne pour la Sécurité Routière dit van het Vias institute overgenomen. Minister Lydia Peeters werkt momenteel aan een audit. Aangezien het een gewestelijke bevoegdheid betreft, is de vraag hoe en wanneer dit naar het Vlaamse Gewest komt.

4.3. Aanbevelingen

In de toekomstige regionalisering moeten de onlogische uitzonderingen uit de zesde staatshervorming worden weggewerkt. De gewesten moeten volledig bevoegd worden voor de rijopleiding, het rijbewijs en de leerstof, de BOB-campagne, de maximumsnelheden en het verkeersreglement.

Een regionalisering moet vooral voor een verbetering van de verkeersveiligheid zorgen door de juiste partners voldoende slagkracht te geven. Er moeten volledige pakketten worden geregionaliseerd. Vlaanderen moet de eigen bevoegdheden op een slimme manier gebruiken en moet het aantal uitzonderingen beperken.

In verband met een regionalisering moet niet enkel worden gekeken naar de bevoegdheden, maar ook naar de organisaties en de financiering. De geregionaliseerde bevoegdheden moeten ook worden gebruikt, zoals in het geval van het CARA, waarvoor we op de resultaten van de audit wachten.

5. Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Karin Genoe en Jan Peumans

Gwendolyn Rutten: Mevrouw Genoe, de probleemstelling is me duidelijk, maar de oplossing nog niet. U hebt verklaard dat er een probleem is met de homologatie van, bijvoorbeeld, snelheidsradars. Door dit naar het gewestelijke beleidsniveau te brengen, wordt de markt te klein en riskeren we innovaties te missen. Dat is uw analyse in verband met de speedguns. Bestaat de oplossing er volgens u dan in die zaken federaal te houden of snel en efficiënt tot een samenwerkingsovereenkomst te komen?

Karin Genoe: Het maakt het Vias institute niet uit of die materie regionaal of federaal is. Als de homologatie regionaal wordt, zou het wel een goed idee zijn de activiteiten van de homologatiediensten op elkaar af te stemmen, zodat een homologatie in Vlaanderen ook in de andere gewesten geldt. Dat zou een mogelijke oplossing kunnen zijn. Ons aandachtspunt is dat het voor de bedrijven en de burgers zo eenvoudig en zo gemakkelijk mogelijk moet zijn.

Gwendolyn Rutten: Mijnheer Peumans, wat de aanpassingen aan de rijopleiding betreft, heb ik begrepen dat er behoefte is aan federale afstemming omdat iemand vrij zijn examen centrum kan kiezen en vrij kan kiezen de rijopleiding in een ander gewest te volgen. Shoppinggedrag moet worden vermeden. Als het ene gewest het examen te moeilijk maakt, kan iemand in een ander gewest onder gemakkelijkere voorwaarden een rijbewijs halen dat in het hele land geldt.

Ik heb het gevoel dat iedereen in dezelfde richting denkt, namelijk een volledig geregionaliseerd homogeen pakket, met inbegrip van alles wat met de uitreiking van het rijbewijs te maken heeft. Wordt dit dan een Vlaams rijbewijs dat

automatisch ook in Wallonië en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest geldt of moet iemand met een Vlaams rijbewijs nadien nog iets doen om ook in Wallonië en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te mogen rijden? Ik probeer me voor te stellen hoe we dit euvel kunnen oplossen.

Jan Peumans: Wie een Frans rijbewijs heeft, mag hier ook rijden. Dat is het probleem niet. Wat het shoppen betreft, moet iemand dan wel het rijbewijs in Wallonië willen halen. Voor de regels over het theoretisch examen en de praktijkoefeningen is het Waalse Gewest zelf bevoegd, maar iemand moet al zeer tweetalig zijn om in een ander gewest zijn rijbewijs te halen. Ik bekijk dit in een Europese context. Het zou complex zijn plots een Franstalig of een Nederlandstalig rijbewijs te hebben, maar de vraag is of dit een probleem zou vormen.

Op de vraag of er grote verschillen tussen de gewesten zijn, moet ik het antwoord schuldig blijven. Volgens mij zijn er weinig verschillen.

Gwendolyn Rutten: Mijnheer Peumans, mijn dochter probeert haar rijbewijs te halen, maar moet daarvoor ook de afwijkende en recent gewijzigde verkeersregels in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kennen. De enige reden waarom de federale overheid op haar strepen staat en naar de Raad van State is gestapt om de nieuwe opleiding aan te vechten, is dat ze de uniformiteit wil behouden. U maakt de vergelijking met een Frans rijbewijs, dat ook geldig blijft. Die reden valt in dit geval gewoon weg. In Wallonië moet iemand Frans kennen, maar in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kan dat gewoon in het Nederlands.

Jan Peumans: Ik kom veel in Wallonië. Het enige verschil is dat de maximumsnelheid er 90 kilometer per uur is. De kruispunten zijn hetzelfde, de verkeersborden ook. De politieagenten zien er hetzelfde uit. Het verschil tussen de manier waarop iemand in Vlaanderen of in Wallonië zijn rijbewijs haalt, blijkt niet zo fundamenteel te zijn. Als het een Vlaams rijbewijs wordt, zal dat in de EU geldig zijn. Ik zie het probleem niet.

Gwendolyn Rutten: Bestaan er eigenlijke Europese lidstaten waar dit kan, bijvoorbeeld een Beiers in plaats van een Duits rijbewijs, of gaat het altijd om een rijbewijs van de lidstaat? We leven in een open, interne markt met een vrij verkeer van personen. Als de lidstaten rijbewijzen uitreiken waarmee iemand zich in de EU vrij kan bewegen, zal altijd iemand onze rijbewijzen conform moeten verklaren.

Jan Peumans: In de zestien Duitse Länder heeft iedereen een Duits rijbewijs.

Karin Genoe: Ik kan hier niet onmiddellijk een sluitend antwoord op geven. Ik zal het later aan de leden van deze werkgroep bezorgen.

Gwendolyn Rutten: Aangezien de gewesten al een groot gedeelte van de bevoegdheden hebben, merk ik dat er praktische beslommingen zijn. Het lijkt me al te gek te regionaliseren om te regionaliseren en vervolgens afspraken te moeten maken om ons op Europees vlak te conformeren.

Jan Peumans: Regionaliseren om te regionaliseren heeft inderdaad geen zin. Ik zie wel een verschil in de wijze waarop we met de verkeersveiligheid omgaan. Ik ken levensgevaarlijke wegen in Wallonië waar iedereen nog 90 kilometer per uur mag rijden. Wat dat betreft, is daar een inhaaloperatie nodig.

Gwendolyn Rutten: Ik stel me daar ook vragen bij, maar diezelfde vragen stel ik me bij sommige moordstroken in Vlaanderen. Er zijn in Wallonië ook wegen waar nauwelijks verkeer passeert. Wij hebben wegen waarop we meer in de file staan dan iets anders.

Stijn Bex: Mijnheer Peumans, als u nog eens met de auto naar Brussel komt, wil ik u toch waarschuwen, want het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft van zijn bevoegdheid gebruikgemaakt om van de hele bebouwde kom een zone 30 te maken. Dat is een voorbeeld van de manier waarop een staatshervorming voor meer verkeersveiligheid kan zorgen.

Ik ben het ermee eens dat de onlogische elementen van de staatshervorming moeten worden weggewerkt, maar tegelijkertijd zien we ook de behoefte aan een zekere eenduidigheid voor de weggebruiker. We kunnen niet van elke Belg verwachten dat hij perfect weet waar de gewestgrenzen liggen en welke regels buiten die grenzen van toepassing zijn. Er is een aantal punten aangehaald waarvoor een volledige regionalisering en een homogeen bevoegdheidspakket beter zouden zijn, maar er zijn ook voorbeelden waarvan het onduidelijk is in welke mate een bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten voor een toegevoegde waarde voor de verkeersveiligheid kan zorgen. Maakt de VSV die afweging? Kijkt de VSV naar de winst, bijvoorbeeld als het gaat om de effecten van de regionalisering van de rijopleiding?

Het gewestshoppen is tijdens de vorige hoorzitting ook aan bod gekomen. Betekent dit misschien dat de Franstaligen niet willen dat Franstaligen die in Vlaanderen wonen tot de rijopleidingen in het Vlaamse Gewest zouden worden toegelaten? Indien dit element geen rol speelt, zie ik hier geen rationele gronden voor.

Mevrouw Genoe, daarnet is verklaard dat de uitvoering van de bevoegdheid inzake de medische rijgeschiktheid en de voertuigaanpassingen bij het CARA is gebleven, maar dat de VSV klaarstaat om die rol op zich te nemen. Er is ook een discussie over de BOB-campagne. Wat houdt ons tegen om die taken aan de VSV over te dragen?

Karin Genoe: De Vlaamse administratie heeft gevraagd naar een studie van het effect van de regionalisering van de rijopleiding. De resultaten van de lopende studie van het Departement MOW over de effecten van de vernieuwde rijopleiding zouden in de loop van 2022 beschikbaar moeten zijn.

Het CARA voert een regionale bevoegdheid uit op basis van een contract dat in 2015 met de Vlaamse overheid is afgesloten. Afhankelijk van de mate waarin het Departement MOW en de bevoegde minister al dan niet tevreden zijn over de dienstverlening, zullen zij de nodige beslissingen nemen.

Het Vias institute is mede-eigenaar van het merk BOB. De Belgische brouwers zijn de andere eigenaar. De jaarlijkse BOB-campagne wordt door de Belgische brouwers en Assuralia gefinancierd. De gewesten zorgen ervoor dat de affiches langs de snelwegen worden aangeplakt en zorgen eventueel ook voor bijkomende mediaruimte. Het Vias institute werkt voor de BOB-campagne samen met de gewesten, de politie en de FOD Binnenlandse Zaken. De samenwerking verloopt soms vlot en soms minder vlot.

Caroline Gennez: Mevrouw Genoe, in april 2021 heeft de commissie bevoegd voor Mobiliteit een hoorzitting gehouden over het voorstel om naar Brussels voorbeeld in heel Vlaanderen een zone 30 in te voeren. Een van uw collega's heeft daar verklaard dat het nuttig zou zijn dat te bestuderen, maar dat het Vias institute die opdracht van de federale overheid moet krijgen. Dat is vreemd, want de verkeersveiligheid is al zwaar geregionaliseerd. Als de Vlaamse overheid een belangrijke ingreep wil uitvoeren, is het vreemd dat de federale overheid die opdracht moet geven. Wordt uw werking beperkt als concrete vragen over de regionale bevoegdheden worden gesteld?

Een punt dat nog niet aan bod is gekomen, is de autofiscaliteit. Die bevoegdheid is ook over verschillende beleidsniveaus verspreid. Zijn er op dit vlak knelpunten? Zijn er eventueel negatieve effecten op belangrijke dossiers die een link met de verkeersveiligheid hebben, zoals de kilometerheffing?

Mevrouw Genoe, u hebt verklaard dat u goed met de gewesten samenwerkt, maar met welke instellingen of instituten lukt het echt niet? De federale wegcode is aan een update toe, maar dat botst op een belangenconflict met de deelstaten. Hoe kan dat met betrekking tot de efficiëntie en de handhaving beter verlopen?

Mijn laatste vraag betreft innovatie. Een Waalse politiezone heeft ooit gevraagd speedguns te mogen gebruiken. Federaal minister Gilkinet heeft toen verklaard dat hij snel werk zou maken van een federaal kader, maar dat komt maar niet van de grond. Zijn de regio's dan aan handen en voeten gebonden? Kan de handhaving efficiënter worden gemaakt of moeten we hiervoor gewoon op dat federale kader wachten?

Karin Genoe: Wat de studie over de zone 30 betreft, bedoelde mijn collega dat een studie die binnen het federale beheerscontract past ook een afstemming met de federale overheid verdient. De federale minister van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit en Vervoer bepalen samen de agenda van het Vias institute en zijn uiteraard minder geneigd om regionale 'thema's op die agenda te plaatsen. Zonder overleg is het moeilijker de studie op basis van dat contract uit te voeren. Het Vias institute heeft ook een raamovereenkomst met het Departement MOW, dat hierdoor wel om een studie kan vragen. Dit wordt studie per studie aan de verschillende dienstverleners voorgelegd.

Caroline Gennez: Met die raamovereenkomst met het Vlaamse Gewest zou het geen probleem mogen zijn die studie te krijgen. Aangezien de verkeersveiligheid bijna volledig is geregionaliseerd, vraag ik me echter af of de overeenkomst met de federale overheid nog veel zin heeft.

Karin Genoe: Ik kan onze projectkalender gerust opsturen. Jaarlijks voert het Vias institute ongeveer vijftig projecten voor de federale overheid uit. Het gaat dan onder meer om verschillende gedrags-elementen in de wegcode of om gedragsmetingen in verband met alcohol en afleiding achter het stuur.

Wat de autofiscaliteit betreft, heeft het Vias institute heel wat vragen over groene mobiliteit gekregen. De vraag is meestal hoe we de burger ertoe kunnen aanzetten sneller naar een groene mobiliteit te bewegen. Dergelijke studies zijn in het beheerscontract opgenomen.

Wat ons ertoe aanzet de organisatie van Viapass als een best practice te beschouwen, is dat de gebruiker een contactpunt heeft. De verdeling en de afstemming tussen de gewesten gebeurt in de backoffice. De burger moet voldoende vertrouwen in de regelgeving en de richtlijnen hebben. Hij heeft er evenwel geen boodschap aan wie daarbuiten welke afspraken maakt. Het Vias institute beveelt alle overheden aan dit onder elkaar zo goed mogelijk te organiseren.

Wat het voorbeeld van de speedguns betreft, heb ik een element niet vermeld. De eenheid van commando is belangrijk om slagkrachtig te zijn. We moeten ervoor zorgen dat het bevoegde beleidsniveau alle beslissingen ten gronde kan nemen.

Caroline Gennez: Mijnheer Peumans, is de VSV voorstander van een regionalisering van de maximumsnelheid op de autosnelwegen?

Jan Peumans: Een van de knelpunten is dat de gewesten bevoegd zijn voor de snelheid op de gewestwegen, maar niet op de autosnelwegen. Die uitzondering is

onlogisch. Indien er wegenwerken zijn, mogen de gewesten de maximumsnelheid wel bepalen. Tijdens elke staatshervorming worden steeds dergelijke uitzonderingen tot stand gebracht en ik snap daar de bedoeling of de meerwaarde niet van.

Tijdens de hoorzitting over de zone 30 in de commissie bevoegd voor Mobiliteit was er geen enthousiasme over die maximumsnelheid, maar de gemeenten zijn nu al bevoegd voor de gemeentewegen.

Het Vias institute heeft een heel andere opdracht dan de VSV, die haar handen meer dan vol heeft met sensibilisering en educatie. De VSV krijgt geen onderzoeksopdrachten, maar heeft indertijd, onder toenmalig minister Baldewijns, wel aan de basis gelegen van het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt.

Paul Van Miert: Een aantal Vlaamse volksvertegenwoordigers is bezorgd om de versnippering als gewesten eigen regels invoeren. In Brussel is de zone 30 ingevoerd, maar in Turnhout is binnen de ring precies hetzelfde gedaan.

Als iemand met de auto rijdt, maakt het niet uit of hij zijn rijbewijs in Duitsland, Vlaanderen of Wallonië heeft gehaald. Hij zal altijd zijn ogen op de baan moeten houden. De verkeersborden zijn universeel genoeg, zodat iedereen weet hoe zich in het verkeer te gedragen. De wegcode biedt nog heel wat mogelijkheden, maar daar moet een Europese basis voor komen. Ik weet niet of het Vias institute een voorzet kan geven, al is het maar binnen de Benelux. De Nederlandse wegcode is veel leesbaarder en staat dicht bij de burger.

Mevrouw Genoe, op het vlak van innovatie kunnen we volgens u nog veel winst boeken indien we op een eenvoudige manier proefprojecten zouden kunnen opstarten. Wat hebben we eigenlijk nodig om die proefprojecten in Vlaanderen een kans te geven en nieuwe inzichten te verwerven, vooral op het vlak van de verkeersveiligheid, zodat we later eventueel de wegcode kunnen aanpassen?

Karin Genoe: De Belgische wegcode is vrij complex, maar de meeste verkeersborden zijn herkenbaar. Telkens we een nieuw bord creëren dat nergens anders bestaat, moeten we ons de vraag stellen of we dat bord echt wel nodig hebben. Het inhaalverbod voor vrachtwagens is een goed voorbeeld. Ons land is op dat vlak bijna een uitzondering en het wordt ook weinig gerespecteerd. In 2015 heeft het Vias institute al gepleit voor een eenvoudige wegcode voor dit land.

Wat innovatie en proefprojecten betreft, hebben de gewesten al veel handvatten in handen. De norm waaraan autonome voertuigen moeten voldoen, bijvoorbeeld, wordt door de federale overheid vastgelegd, maar de gewesten bepalen waar die voertuigen mogen rijden. De gewesten beschikken over heel wat mogelijkheden, maar er is ook een link met andere bevoegdheidsdomeinen, onder meer met betrekking tot het 5G-netwerk. Uiteindelijk moeten die autonome voertuigen op termijn met de infrastructuur communiceren en zullen we 'connected cars' krijgen. Wat die andere bevoegdheidsdomeinen betreft, moeten bepaalde zaken misschien nog naar een ander beleidsniveau gaan, maar de gewesten hebben nu al veel in handen om zelf proefprojecten te starten.

Wim Verheyden: Mevrouw Genoe, heeft Wallonië effectief een andere visie en andere behoeften inzake het mobiliteitsbeleid? Kennen Vlaanderen en Wallonië een andere mobiliteitscultuur? Kunt u dit verduidelijken?

Wat de versnippering van bevoegdheden betreft, vraag ik me af of de federale overheid nog aanzienlijke hefbomen heeft die een doeltreffend mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen in de weg staan.

Voor een optimaal verkeersveiligheidsbeleid bevinden de normering, de uitvoering, de handhaving en de financiering zich het best op hetzelfde bevoegdheidsniveau. Dat is het zogenaamde verticaliteitsbeginsel. Kunnen die bevoegdheden ook versnipperd zijn? Er is daarnet al over de rijbewijzen gediscussieerd. Misschien moet worden verduidelijkt dat elk rijbewijs aan bepaalde internationale minimumcriteria moet voldoen om te worden erkend.

Hoewel dit punt hier misschien niet thuishoort, wil ik er toch op wijzen dat de nummerplaten en landentekens nog steeds door de federale overheid worden geregeld. Dit betekent dat iemand geen VL-sticker op zijn nummerplaat kan plaatsen en niet kan kiezen voor de geel-zwarte nummerplaat, die nochtans veel veiliger zou zijn. Zijn er mogelijkheden om die materie naar het Vlaamse Gewest over te hevelen?

Karin Genoe: We zien een verschillende mobiliteitscultuur in Vlaanderen en Wallonië. Het aantal fietsers in Vlaanderen is enorm toegenomen. Wie in Wallonië fietst, kiest het best voor een elektrische fiets. Het woon-werkverkeer met de fiets is in Vlaanderen veel meer ingeburgerd. Bovendien zijn de ruimtelijke ontwikkeling en de bevolkingsdichtheid in Wallonië en Vlaanderen verschillend, wat tot een ander mobiliteitsbeleid noopt.

Als er geen eenheid van commando is, is een goede afstemming nodig. Het is in de huidige situatie best mogelijk dat de federale overheid nog hefboomen heeft die de gewesten niet hebben. Ik denk dat ik de vraag over het verticaliteitsbeginsel in mijn uiteenzetting al impliciet heb beantwoord. Waar de inhoud van het beleid wordt bepaald, moeten ook de financiële middelen zitten.

Wat de rijbewijzen betreft, worden heel wat zaken al door de EU geregeld. Zo zijn er, bijvoorbeeld, Europese richtlijnen voor de medische criteria.

Op de vraag over de nummerplaten moet ik het antwoord schuldig blijven.

Jan Peumans: Het kan ook zoals de Duitse Länder het doen, maar dan met een V, een W of een B. Dat moet perfect mogelijk zijn.

III. Hoorzitting van 31 mei 2021

Aan de hoorzitting werd deelgenomen door:

- Ann Schoubs, directeur-generaal, De Lijn;
- Carlos Van Nunen, head of public affairs, Brussels Airport Company;
- Jeroen Smeesters, directeur, Federdrive.

1. Uiteenzetting door Ann Schoubs

1.1. Naar een andere mobiliteit

Ann Schoubs: Heel wat maatschappelijke tendensen dwingen ons anders om te gaan met mobiliteit: de verkeerscongestie; de klimaatdoelstellingen; de ruimte in Vlaanderen die stilaan op geraakt; de toenemende vergrijzing; de impact van de mobiliteitsproblemen op de economie; technologische evoluties die een heel belangrijke rol spelen binnen mobiliteit en die het mobiliteitslandschap in de toekomst zeker zullen wijzigen; de aankomende generatie die meer aandacht heeft voor de economie en klimaat. We zullen dus rekening moeten houden met verschillende aspecten, ook ten aanzien van de klant.

Eenzijds wil de klant een geïntegreerd landschap waarin hij heel gemakkelijk kan overstappen op de verschillende vervoersmodi, enerzijds de deelsystemen, de fiets of de wagen, en anderzijds de bus, de tram of de trein. Wanneer we kijken naar institutionele hervormingen is het heel belangrijk dat men rekening houdt met een geïntegreerde mobiliteitsproblematiek.

Daarnaast wil de klant naar een meer gepersonaliseerd aanbod gaan, dat wil zeggen een reisbegeleiding over de verschillende vervoersmodi heen. Dit moet op een gemakkelijke manier gebeuren door de juiste digitale informatie te krijgen over de verschillende te volgen trajecten, eventueel met verschillende vervoersmodi. De reiziger wil ook gemakkelijk een ticket kunnen kopen, dat liefst gebruikt kan worden voor de verschillende vervoersmodi zodat men niet telkens een ander ticket of vervoerbewijs moet kopen.

In de toekomst zal men ook anders moeten kijken naar gedeeld vervoer. Men zal meer gaan gebruikmaken van deelfietsen en deelwagens. Tijdens de coronapandemie gebeurde dit iets minder, maar jongeren gebruiken steeds meer de deelsystemen. Als we nadenken over mobiliteit moeten we ervoor zorgen dat we die systemen aan elkaar koppelen.

Bij De Lijn gaan we naar een vergroening van de vloot. Mensen willen steeds meer duurzame mobiliteit gebruiken. We moeten mensen niet noodzakelijk in de richting van de bus of de tram sturen, zij moeten ook kijken naar andere duurzame vervoersmodi die misschien interessanter zijn dan de bus of de tram, namelijk de fiets of te voet gaan.

Automatisatie gaat in de toekomst meer een rol spelen. Op een bepaald ogenblik zullen we komen tot autonoom vervoer dat voor het openbaar vervoer een grote impact kan hebben. Voor De Lijn kunnen autonome voertuigen op termijn een grote impact hebben op het huidige systeem van trams en bussen.

Wanneer we nadenken over institutionele hervormingen moeten we vertrekken van al deze elementen, omdat ze in het algemeen de problematiek rond mobiliteit steeds meer beïnvloeden. Ze moeten dus in acht worden genomen wanneer men gaat naar andere regelgeving of verantwoordelijkheden binnen de verschillende gewesten of het federale niveau.

1.2. Hinderpalen in het mobiliteitsbeleid

In het algemene mobiliteitsbeleid zie ik een aantal hinderpalen. Vandaag ontbreekt een overkoepelende mobiliteitsvisie. Het treinverkeer zit op federaal niveau, bus en tram op regionaal niveau. Het vervoer op maat zit in Vlaanderen veel meer in de vervoerregio's. Deze systemen kunnen met elkaar werken, maar het zou nuttig zijn dat er een overkoepelende mobiliteitsvisie bestaat zodat die verschillende vervoerslagen op een goede manier kunnen worden afgestemd en passen in een globaal framework, een globale mobiliteitsvisie die de verschillende systemen op elkaar laat inspelen.

We zien vandaag ook een beperkte afstemming tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu. De ruimtelijke ordening in Vlaanderen heeft zeker een impact op mobiliteit. In de toekomst zouden deze drie aspecten beter aan elkaar gekoppeld moeten worden en ook daar zou men tot een algemeen overkoepelend beleid moeten komen.

We zien vandaag een globaal flankerend beleid, bijvoorbeeld wat betreft de slimme kilometerheffing, rekeningrijden enzovoort. Dat moet ook weer gekoppeld worden aan een bredere fiscale hervorming. Op federaal niveau moet men de nodige maatregelen, zeker fiscale maatregelen, in de plaats kunnen stellen die mensen ontmoedigen om met de wagen te blijven rijden en het openbaar vervoer niet te gebruiken. Alleen op die manier is het mogelijk om naar een modal shift te gaan en de mensen te stimuleren om te kiezen voor duurzame mobiliteit.

In het algemeen is er dus behoefte aan een gedragen mobiliteitsvisie en een geïntegreerd en afgestemd mobiliteitsbeleid, dat hand in hand gaat met een ambitieus klimaatplan.

1.3. Taken op het vlak van mobiliteit

We zien verschillende rollen op het vlak van mobiliteit. Enerzijds is er het beleidsniveau en de financiering die moet worden geregeld, anderzijds is er de vertaling van dit beleid naar een regelgevend kader en een opvolging van de verschillende afspraken die in dat regelgevend kader vooropgesteld zijn.

Dan zien we rollen die in het operationele gebied zitten zoals het optimaliseren van de combimobiliteit en het vraaggedreven aanbod verbeteren om tot een grotere klantentevredenheid, efficiëntie en duurzaamheid te komen.

De onderste laag is het vervoer met bussen, trams of treinen, dus het efficiënt uitvoeren van mobiliteitsdiensten binnen vastgelegde kwaliteitsnormen. Wanneer we kijken naar de institutionele hervormingen is het belangrijk dat die rollen duidelijk gedefinieerd zijn en dat duidelijk bepaald is op welk niveau die rollen zullen worden ingevuld.

1.4. Werkpunten in de mobiliteitswerking

Er zou een betere aligering van de dienstregelingen moeten zijn. Vandaag is er wel een aantal afspraken op het vlak van de dienstregeling tussen de verschillende openbaarvervoersoperatoren zoals de NMBS, De Lijn, de TEC en de MIVB, maar er is nog ruimte voor verbetering. Dat is belangrijk voor de klant die een goede aansluiting tussen de verschillende vervoersmodi verwacht.

Het netwerkdesign is nog te veel unimodaal. Iedereen kijkt vanuit zijn eigen silo om een netwerk op de meest optimale manier te ontwerpen, terwijl ook daar beter zou moeten worden samengewerkt om tot een meer multimodaal netwerk te komen.

Er is verder behoefte aan performante data-uitwisseling. Wanneer we realtime-informatie willen leveren aan de klant, dus gepersonaliseerd, moet er ook realtime-informatie kunnen worden uitgewisseld tussen de verschillende operatoren. Er is dus behoefte aan goede afspraken tussen de verschillende vervoersoperatoren zoals de NMBS, De Lijn, de TEC, de MIVB en ook MaaS-operatoren om tot een performante data-uitwisseling te komen en gebruik te maken van open data zodat realtime-informatie aan de klant kan worden aangeboden.

Een betere afstemming van het tariefbeleid is noodzakelijk zodat het voor de klant transparant is en men niet voor een verplaatsing in het ene gebied veel meer moet betalen dan in het andere gebied. Een geïntegreerd ticketsysteem hangt daarmee samen. Dat is veel handiger dan wanneer er verschillende ticketsystemen naast elkaar bestaan. Dat geeft alleen maar kosten. Elke vervoersoperator moet zijn eigen systeem uitbouwen, terwijl dat met enige synergie in de toekomst kostenefficiënter kan.

Mobiliteit stopt niet aan de gewestgrenzen. Het is belangrijk dat de mobiliteit voor de klant over de verschillende grenzen heen op een zo laagdrempelig mogelijke manier kan gebeuren.

1.5. Samenwerking met andere openbaarvervoermaatschappijen

Met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is er een vlotte operationele samenwerking. Er is misschien meer structurele samenwerking nodig voor een aantal projecten zoals het Brabantnet. Daar moet worden gekeken naar de vergunningen voor de uitvoering van dergelijke trajecten.

Er wordt regelmatig afgestemd tussen de verschillende openbaarvervoermaatschappijen. Jaarlijks bezorgt de NMBS een nieuwe dienstregeling aan De Lijn zodat De Lijn aanpassingen kan doen. Een keer om de drie jaar is er een grondige oefening waarbij de volledige dienstregeling wordt herbekeken, terwijl het in de andere twee jaren meer punctuele aanpassingen zijn. Dat kan zeker nog worden versterkt om het vervoersaanbod voor zowel de trein als de tram en de bus beter op elkaar af te stemmen.

De samenwerking loopt in het algemeen vlot. Maar inzake digitalisering volgt iedereen vandaag nog zijn eigen traject op het vlak van ticketing en dergelijke meer. Daar zijn zeker mogelijkheden tot synergie. Destijds is er een initiatief opgestart vanuit BMC voor de MoBIB-kaart. De MoBIB-kaart is een drager die nog steeds van toepassing is, maar in de toekomst zal men meer naar digitale oplossingen moeten gaan. Die kaart zal waarschijnlijk verdwijnen en men zal meer werken met de smartphone. Daarbij moeten we ervoor zorgen dat die digitale systemen volledig geïntegreerd kunnen zijn en dat er wordt gekeken naar een mogelijke synergie op het vlak van ontwikkeling, zeker in de backendapplicaties die achter de verdeling van de inkomsten van de verschillende vervoersorganisaties zitten.

Er is een aantal initiatieven genomen, bijvoorbeeld Brupass XL, dat werd gelanceerd op de MoBIB-kaart en dat aantoont dat het mogelijk is om samen tot een product te komen dat gemakkelijk door de klant kan worden gebruikt en naadloos kan worden ingezet om van de ene vervoersmodus naar de andere over te stappen.

Het Zwitserse model gaat ervan uit dat er een betere afstemming is op het vlak van aanbod en dat de kruising van treinen gebeurt in de stations zodat men op dat moment een goede overstapmogelijkheid heeft naar verschillende andere vervoersmodi. Daar is in het verleden al een hele oefening rond gemaakt. Het heeft sowieso potentieel om na te denken over een betere organisatie rond goed gekozen knooppunten, waarbij we stap voor stap het netwerk verder kunnen uitbouwen,

vertrekkende vanuit het spoor, dat de ruggengraat is in het hele vervoersaanbod, en waar achteraf door bus, tram of andere vervoersmodi op kan worden aangesloten.

Dit is zeker een aspect dat in de toekomst kan worden verbeterd. Wij kunnen het Zwitserse model niet zomaar overnemen. De topografie in België is anders dan in Zwitserland. Ook de ruimtelijke ordening en het mobiliteitsaanbod zijn niet tegelijk ontwikkeld zoals in Zwitserland meer het geval is. Er zitten zeker goede elementen in dat model. We moeten er in de toekomst zeker verder op inzetten om naar dergelijke modellen te kijken om een betere integratie tussen de verschillende vervoersmodi mogelijk te maken.

2. Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Ann Schoubs

Stijn Bex: Uit uw uiteenzetting blijkt dat de Vlaamse overheid met de keuzes voor basisbereikbaarheid en de systemen die daaraan vasthangen, toekomstgerichte keuzes heeft gemaakt. De Lijn heeft daar een belangrijke rol in gespeeld. Ik ont-houd dat de belangrijkste institutionele hervorming die Vlaanderen moet doen, is om zijn ruimtelijkeordeningsbeleid aan te passen in functie van zijn mobiliteitsbeleid. Daar hebben we geen staats-hervorming voor nodig, maar daarvoor moeten we aan ruimtelijkeordeningspolitiek gaan doen.

U vraagt naar een overkoepelende mobiliteitsvisie. Is dat een federale of een gewestelijke mobiliteitsvisie? Of moeten die twee met elkaar overleggen om samen tot een visie te komen?

U merkt op dat er weinig fiscale maatregelen zijn om de mensen uit hun auto te krijgen. Als we naar de bedrijfswagens kijken, moeten we ons afvragen of Vlaamse autonomie in die materie tot een betere oplossing zal leiden.

De vraag naar het Zwitserse model vind ik interessant. Een groep burgers heeft zo een systeem proberen uit te werken voor het Belgische treinnet, namelijk Integrato. Het is belangrijk dat Vlaanderen de keuze heeft gemaakt om vanuit de vervoerregio's en in functie van de mobiliteitsbehoeften van de mensen een systeem op te zetten. U zegt dat de afstemming van De Lijn logischerwijze gebeurt op het hogere hiërarchische niveau, namelijk op het treinnet. Moeten we niet gaan naar een systeem waarbij Vlaanderen, bijvoorbeeld De Lijn, en de vervoerregio's meer inspraak krijgen in het uurrooster en het werkschema van de NMBS? Op welke manier zou dat kunnen? Op welke manier was bijvoorbeeld de NMBS betrokken bij de opmaak van de vervoersplannen in de vervoerregio's in Vlaanderen? Is dat voor verbetering vatbaar?

Caroline Gennez: U zegt heel duidelijk dat we moeten vertrekken vanuit de gebruiker, de reiziger. Dan is de vraag of het institutionele kader dat vandaag verhindert.

U hebt aangegeven dat de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest goed is. Een aantal andere sprekers stelde dat dat niet zo evident is, zeker niet op het vlak van doorstroming. Kunt u dat nuanceren? Hebt u alleen gekeken naar de institutionele samenwerking en minder naar de operationele?

U dringt aan op een algemene mobiliteitsvisie. Alleen al in Vlaanderen lijkt het moeilijk om zo een globale en geïntegreerde visie uit te denken. De heer Boelaert van MOW heeft aangegeven dat men daar al twintig jaar aan werkt. Als we dat op federaal niveau gaan doen en we moeten de verschillende regio's daarin inpassen, hoe ziet u dat dan? Ziet u dat als een groot raamwerk met een aantal kapstokken? Wat is volgens u de meest aangewezen procedure om tot zo een geïntegreerde visie te komen?

Rita Moors: Alle provincies zijn bezig met de vervoerregioraden om De Lijn zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de behoeften van de individuele gebruiker. Er is ook een samenwerking nodig met het hogere niveau, bijvoorbeeld de NMBS. Wie de bus neemt, moet ook kunnen aansluiten op de trein. Hoe verloopt de samenwerking met de NMBS? Heeft de NMBS rekening gehouden met de vervoerregio-plannen bij de opmaak van haar nieuw vervoersplan 2020-2023? Hoe ervaart u het overleg met de vertegenwoordigers van de andere entiteiten in de vervoerregioraden?

De Hoppinpunten worden almaar belangrijker als punten waar de deelnemer aan het openbaar vervoer kan switchen in het aanbod van openbaar vervoer. Hoe verloopt de afstemming tussen De Lijn en de andere partners bij de inrichting van deze mobipunten? Zijn er afspraken gemaakt over bijvoorbeeld laadinfrastructuur voor gebruikers van elektrische voertuigen, parkeermogelijkheden en dergelijke meer?

Het zou veel gemakkelijker zijn voor de gebruiker om één ticket te kunnen gebruiken voor verschillende vervoersmodi. U spreekt over de uitrol van de Brupass XL. U zegt dat die goed verlopen is. Zijn er nog verbeterpunten voor een ticketsysteem in de rest van Vlaanderen? Zal De Lijn zelf initiatief nemen om dat vlot te trekken met de MIVB en de TEC?

U sprak over het koppelen van ruimtelijke ordening, mobiliteit en leefmilieu. Zijn er federale hindernissen om dat allemaal goed te laten samenvallen in uw vervoersplan?

Karl Vanlouwe: Mevrouw Schoubs, kunt u toelichting geven over hoe de samenwerking tussen De Lijn en de MIVB praktisch verloopt? We zien bijvoorbeeld heel wat bussen van De Lijn vanuit de brede rand, namelijk Mechelen, Leuven en Aalst, tot in Brussel rijden. Hoe maakt men afspraken met de MIVB over busstroken, timing, aankomst en vertrek en dergelijke meer? Moeten er ook afspraken gemaakt worden met de TEC, vooral dan in het zuiden van Brussel?

Peter Van Rompuy: Kunt u wat meer zeggen over de samenwerking met en rond het Brusselse Gewest? Er zijn toch wat dossiers lopende, niet het minst rond het tramnet. Hoe verlopen die gesprekken? Er zijn immers soms verschillende politieke visies over wat daar precies moet gebeuren.

Ik heb u horen zeggen dat er elke drie jaar een grondig overleg is met de NMBS. Is dat niet wat weinig? Is er niet vaker overleg nodig om de violen te stemmen?

Zijn er nog gesprekken geweest over de bereikbaarheid van de luchthaven van Zaventem vanuit Brussel en hoe men op een flexibele manier werknemers uit Brussel naar de luchthaven van Zaventem kan brengen? De uren van het transport zijn daarbij immers van groot belang.

Ann Schoubs: Het is belangrijk dat er een globale mobiliteitsvisie is. Moet dat op het federale niveau? Ik denk dat er het best een overkoepelende visie is, waarbij de visies van de gewesten op mobiliteit op elkaar moeten worden afgestemd. De NMBS zit op het federale niveau en het is de ruggengraat van de mobiliteit. Het is dus belangrijk dat er een globale visie is over waar we met mobiliteit naartoe willen en hoe we willen inzetten op de modal shift.

De visies die men ontwikkelt op de verschillende niveaus, of dat nu de vervoerregio's, de regio's of het federale niveau is, moeten uiteindelijk wel op elkaar gealigneerd zijn. Wanneer de verschillende niveaus totaal verschillende richtingen uitgaan, dan kan dat in de praktijk moeilijk werken. Het is belangrijk dat er aandacht is voor een mobiliteit die in lijn ligt met een globaal kader. Beslissingen over

investeringen kunnen dan veel gemakkelijker binnen dat geheel worden gekaderd. Als iedereen zijn eigen richting uitgaat en de nadruk gaat leggen op mobiliteitstrajecten binnen zijn eigen visie of zijn eigen domein, dan kan dat leiden tot suboptimale investeringen die in het geheel niet zullen renderen. Wanneer we zouden inzetten op heel veel bussen die toekomen in een station en het treinnet sluit daar niet op een goede manier op aan, dan komt men uiteindelijk niet tot een goede mobiliteitsbeleving voor de reiziger.

Het is dus belangrijk dat er enerzijds een gehele visie is die de verschillende vervoersnetten mee in rekening neemt, en dat er anderzijds ook flexibiliteit is om het vervoer dicht bij de realiteit te organiseren. Het model van de vervoerregio's is zeker een goed model, waarbij men aan de vervoerregio's meer autonomie geeft om het vervoer lokaal te organiseren. Daar zit men dichterbij waar het moet gebeuren binnen een bepaalde regio. Belangrijk is vooral het met de nodige frequentie op elkaar aansluiten van de verschillende vervoersmodi. Daar loopt het vandaag nog vaak fout, wat maakt dat de reisweg voor de klant veel langer duurt.

In de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is er nog ruimte voor verbetering. Dat heeft vooral te maken met het feit dat er verschillende politieke insteken zijn in bepaalde beslissingen waardoor er op bepaalde punten tegenstrijdigheden kunnen zijn. We moeten in de toekomst zeker kijken hoe dat in het algemeen kan worden verbeterd.

De samenwerking tussen de NMBS en De Lijn is deels historisch gegroeid. Het aanbod van De Lijn is heel lang hetzelfde gebleven. Met de huidige basisbereikbaarheid zal het hele netwerk volledig worden omgevormd en wordt het aanbod volledig anders. Het mag in de toekomst niet gezien worden als een statisch gegeven. Mobiliteit zal continu veranderen. De Lijn en de andere vervoersmodi moeten tot een meer flexibele samenwerking komen en jaarlijks bekijken hoe de vraag veranderd is. Omdat we een vraaggestuurd aanbod hebben, moeten we op regelmatige basis kijken naar die vraag en het vervoersaanbod daar beter op afstemmen. Men moet nu veel frequenter kijken naar de mobiliteitsbehoeften.

Op dat punt moet er natuurlijk veel meer interactie komen met de verschillende vervoersoperatoren en de verschillende lagen in de mobiliteit, dus enerzijds de NMBS en De Lijn en anderzijds het vervoer op maat. Het vervoer op maat zal veel flexibeler zijn. Iets veranderen in het tramverkeer vraagt al een zekere inspanning. Een treinregeling aanpassen is nog veel complexer. De moeilijkheid om het net en de vervoersdienst aan te passen, stijgt in de mobiliteitsladder van trein naar bus en tram en vervoer op maat.

Ik ben er een groot voorstander van om naar een meer geïntegreerd ticketsysteem te gaan, en ideaal zelfs een systeem zonder ticket, waarbij men kan valideren en op het einde van de rit de factuur krijgt, los van welke vervoersmodi men heeft gebruikt. Bij Bruspass XL zijn er zeker nog mogelijkheden voor verbetering. Als gevolg van de voorgeschiedenis van de verschillende operatoren zet de ene meer in op het digitale, de andere meer op de MoBIB-kaart. Men heeft niet gewerkt vanuit een globale visie over waar men met ticketing naartoe wil. We hebben de gesprekken met de verschillende vervoersoperatoren recent weer opgestart om te kijken naar de verschillende roadmaps per operator en naar de eventuele domeinen waar men in de toekomst geleidelijk tot meer afstemming kan komen.

Dat vraagt natuurlijk veel tijd want er zitten vele complexe systemen achter. Het is al positief dat er samen naar de toekomst wordt gekeken, zeker rekening houdend met het feit dat het ticket niet alleen meer op de MoBIB-kaart zal staan, maar dat het digitale aspect nog meer naar boven zal komen.

Met de TEC en de MIVB hebben we op regelmatige tijdstippen overleg over de concrete invulling van buslijnen die over de grenzen van regio's en gewesten gaan. Over de luchthaven van Zaventem kan ik niet meer details geven. Ik heb dat dossier niet specifiek bekeken, maar ik wil daar gerust bijkomende informatie over opvragen.

3. Uiteenzetting door Carlos Van Nunen

3.1. Brussels Airport: tweede motor van de Vlaamse economie

Carlos Van Nunen: Brussels Airport is de tweede motor van de Vlaamse economie in normale tijden. Het laatste volledige normale jaar 2019 was de luchthaven een geheel van 317 bedrijven die samen rechtstreeks en onrechtstreeks werk gaven aan 64.000 mensen, met een belangrijke bijdrage aan het bbp.

Het is niet allemaal positief. Wij zijn omringd door de megaluchthavens van Europa en ondergaan stevige internationale concurrentie. Er is niets mis met concurrentie, alleen is het voor ons belangrijk dat er een level playing field is en we met gelijke wapens kunnen strijden. Op 19 jaar tijd zijn we van de 11de grootste Europese luchthaven naar de 21ste plaats gezakt. Dat betekent concreet dat wij marktaandeel verliezen in Europa en dat wij de marktgroei van de ons omringende landen niet kunnen aanhouden. Dat is voor ons de basis om echt een stabiel en coherent wettelijk kader voor de luchthaven te vragen.

De luchthaven is niet alleen wat er in de lucht gebeurt maar ook wat er zich op de grond afspeelt. Wij zijn een intermodale hub voor vervoer en een kruispunt van verschillende bevoegdheidsniveaus. Onze intermodale hub op de luchthaven heeft per dag meer bussen dan vliegtuigen. Wij willen in de toekomst een e-mobilityhub zijn.

Ik wil iets zeggen over de extreme impact van COVID-19 op de luchthaven. We zijn in maart 2020 bij de uitbraak van het virus naar zo goed als 0 percent van onze passagierstrafiek teruggevallen, om dan stilaan te stijgen naar ongeveer 14 percent. De luchthaven kent grofweg reeds een jaar een omzet- en passagiersdaling van meer dan 90 percent. Ondanks de tijdelijke werkloosheid, wat een heel goed systeem is en ons toegelaten heeft om vele jobs te proberen redden, zijn er toch reeds vierduizend jobs verloren. Het blijft vechten voor een redelijk marktaandeel binnen Europa. De luchthaven vraagt niet meer dan te mogen strijden met gelijke wapens en haar niveau op de Europese markt te kunnen aanhouden.

Voor ons is COVID-19 ook een moment om in de relance een duurzame transitie te kunnen versnellen. Er is een aantal strijdpunten waarrond wij die transitie hebben opgebouwd: decarbonisatie, circulaire economie en verbetering van de lokale leefomgeving. Daar werken we nu reeds aan om onze duurzaamheidsambities bij de relance zo stevig mogelijk te kunnen realiseren. Heel het mobiliteitsverhaal met het verhogen van de modal split is daar een belangrijk onderdeel van.

3.2. Bevoegdheidsverdeling, overlappingsen en conflicten

Er zijn zowel federale als gewestelijke bevoegdheden die de luchtvaart en de luchthavenactiviteiten beheersen en beheren. Op federaal niveau wordt het regelgevend kader bepaald voor de werking van de luchthaven van Zaventem en wordt het luchtverkeer georganiseerd. Ook de spoorwegen zijn een federale bevoegdheid. De gewestelijke bevoegdheden zijn leefmilieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en het gewestelijk openbaar vervoer. Dat zijn de belangrijkste punten voor wat de luchthaven betreft.

Ik zoom even in op de federale regelgeving. Voor ons het meest relevant zijn het kader met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven en de luchthaveninstallaties, de maatregelen die federaal bepaald worden ter beperking van de geluidsemissie, waaronder een systeem om de meest luidruchtige vliegtuigen te weren, een maximumaantal nachtslots per jaar enzovoort. Er zijn ook milieuvoorwaarden zoals de differentiatie van onze tarieven, de beperking van het geluid van luchtvaartuigen op de grond en de geluidscontourkaarten, dus het jaarlijkse overzicht van de geluidsdruk op de omgeving.

Aan Vlaamse kant hebben we de milieumaatregelen en de ruimtelijkeordeningsmaatregelen. In de eerste plaats is er de milieuvergunning die Vlaanderen verleent. De luchthaven staat op de lijst van de hinderlijke inrichtingen. Er is een aantal bijzondere voorwaarden in de milieuvergunning zoals de beperking van het aantal nachtvluchten en de verplichting om jaarlijks geluidscontourkaarten te maken. Er komt dus een aantal zaken terug die ook bij het federale niveau liggen. Er is een aantal maatregelen tegen de geluidshinder, wat grondgeluid betreft. Op het vlak van ruimtelijke ordening is er het stedenbouwkundige luik en zijn er de ruimtelijke planningsmaatregelen voor de omgeving van de luchthaven.

Er is dus een overlapping van normen bij de verschillende bestuursniveaus, in casu tussen Vlaanderen en het federale niveau. Dat is een bron van potentiële rechtsonzekerheid. In het federale ministerieel besluit betreffende het beheer van de lawaaihinder is het aantal nachtslots beperkt. In de Vlaamse milieuvergunning staat een gelijkaardige regeling. Gelukkig is in dit geval twee keer hetzelfde opgenomen, maar er is dus grond voor een potentieel conflict als de twee bestuursniveaus niet hetzelfde zeggen. Zo ook vraagt men zowel federaal als Vlaams de opmaak van jaarlijkse geluidscontouren.

Het wordt iets complexer als we kijken naar de regelgeving van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wat betreft de exploitatie van de luchthaven. Daar kunnen we wel spreken van een conflict. De geluidsemissienormen, dus de perceptie op de grond van het geluid van vliegtuigen, op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest concurreren met de federale regelgeving betreffende het luchtverkeer en vormen een bijkomende exploitatiebeperking van de luchthaven.

Concreet is het systeem in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zo dat als men op de grond lawaai meet van een bepaald niveau, de luchtvaartmaatschappij in kwestie een boete krijgt. Wij stellen vast dat zelfs de meest moderne, geluidsarme vliegtuigen veelvuldig worden beboet, niet alleen voor nachtvluchten maar ook voor dagvluchten. Het meest moderne, geluidsefficiënte vliegtuig dat men op de markt kan vinden, zal nog steeds geflitst worden. Dat geldt voor vliegtuigen op de korte afstand, namelijk de A320neo en de B 737 MAX, maar ook voor vliegtuigen voor intercontinentale vluchten, namelijk de Dreamliner en de Airbus A350, de modernste en stilste langeafstandsvliegtuigen op de markt. Ook die worden beboet. Voor de cargo-operaties neem ik het voorbeeld van het stilste vrachtvliegtuig op de markt in de grote klasse, namelijk de B777F. Ook dat vliegtuig wordt regelmatig beboet.

In deze materie zien we dus concurrerende regelgeving die de duurzame ontwikkeling van de luchthaven bedreigt. De federale overheid en Brussel hebben een andere definitie van de nacht. Zij hebben een andere werking om geluid te normeren. Het federale niveau werkt met een emissie, zijnde het geluid dat wordt uitgestoten aan de bron, terwijl Brussel werkt met immissie, zijnde het geluid dat op de grond wordt gepercipieerd. Vliegtuigen die geheel volgens de federale regels vliegen, worden desondanks door een andere overheid beboet.

Ik kom tot de mobiliteit aan landzijde. Op dit punt hebben we behoefte aan gezamenlijke ambities voor de bereikbaarheid van de luchthaven om de intermodale

hub, die de luchthaven nu reeds is, nog te versterken. We hebben ook behoefte aan duurzame en veilige bereikbaarheid voor alle modi en aan een versterking van het TEN-T-netwerk, zowel op de weg als voor treinen. In dat kader verdient bijvoorbeeld de aansluiting van de luchthaven op het hst-netwerk aanbeveling. We zien dat in alle ons omringende landen. België blijft daar de ontbrekende schakel.

Wij zien visies voor toegangswegen tot Brussels Airport. Dat is positief. Alleen verschillen die visies soms inhoudelijk. Dat is onder meer zo voor de logistieke stromen, waar Brussel en Vlaanderen andere visies hebben.

Voor de modal shift zijn er verschillen in de niveaus, gaande van het bedrijf, het lokale niveau tot het regionale niveau.

Een belangrijke vraag van onze zijde is die naar een geïntegreerd strategisch mobiliteitsbeleid, ook op het vlak van ticketing en tarifiering.

3.3. Voorstel tot oplossing

Ons voorstel tot oplossing bevat vier punten. Binnen het huidige wetgevend kader vragen wij om een stabiel en coherent wettelijk kader voor de vliegroutes, de geluidsreglementering en de exploitatie van de luchthaven vast te leggen in overleg tussen de federale overheid en de betrokken gewesten.

Wij vragen een coherente geluidsreglementering, gebaseerd op het principe van geluidsemissie, dus wat uitgezonden wordt aan de bron, en niet de geluidsimmissie, wat wordt vastgesteld op de grond, en dat op basis van realistische en haalbare normen. We kunnen proberen om de meest moderne vliegtuigen aan te trekken op de luchthaven, maar als die beboet worden, dan hebben die inspanningen weinig zin.

Wij vragen ook dat vliegbewegingen die correct worden uitgevoerd conform de federale regelgeving niet gesanctioneerd zouden worden op basis van concurrerende reglementeringen. We zoeken daar institutionele coherentie.

Tot slot zoeken wij een geïntegreerd mobiliteitsbeleid voor de bereikbaarheid van Brussels Airport met gedeelde ambities, ook voor de modal shift.

4. Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Carlos Van Nunen

Stijn Bex: U hebt een aantal voorstellen gedaan die een bijzonder moeilijk politiek compromis veronderstellen. In welke mate kan de luchthaven dat politiek compromis gemakkelijker maken? U hebt verwezen naar een aantal inspanningen, maar in welke mate zijn bepaalde zaken zoals nachtvluchten en korte vluchten nodig om concurrentieel te blijven en om economische opbrengst te hebben? In welke mate kan de luchthaven nog verder inzetten op stillere en schonere vliegtuigen? Is er een aantal economische keuzes mogelijk die maken dat de luchthaven met minder hinder een even groot economisch rendement kan hebben? Er is bijvoorbeeld een duidelijke keuze gemaakt om in te zetten op alles wat met transport van farmaceutica te maken heeft. Men zou dat kunnen zetten tegenover het inzetten op lowcost-vluchten. Wat betekent dat dan? Kan men keuzes maken waarmee men toch evenveel tewerkstelling creëert, maar met minder overlast voor de omwonenden?

U hebt het niet gehad over de vraag of we er voldoende in slagen om vacatures in te vullen. Aviato werkt samen met onder andere VDAB en Actiris om ervoor te zorgen dat ook Brusselse werkzoekenden op de luchthaven terecht kunnen. Hebt u suggesties om die samenwerking nog te verbeteren?

U hebt gesproken over de geluidscontourkaarten. Het is mij niet duidelijk of u voor het federale niveau en voor de gewestelijke niveaus verschillende kaarten moet opmaken. Brengt dat een zware werklast met zich mee?

U hebt ook gewezen op het verschil in visie tussen Brussel en Vlaanderen voor de logistieke stromen. Kunt u daar wat meer duiding bij geven?

Caroline Gennez: U geeft aan dat u maar concurrentieel kunt zijn als u met de andere Europese megaluchthavens in een level playing field kunt opereren. Waar ziet u de grootste concurrentiële problemen? Is dat op vlak van regelgeving?

Het verhaal dat u brengt rond de geluidsnormen is waarschijnlijk het monster van Loch Ness in elke institutionele discussie in dit land. Voor een pragmaticus als ik, is het moeilijk te begrijpen dat we niet op federaal niveau geluidsnormen kunnen afspreken die dan over het hele grondgebied gelden. Dat lijkt mij de evidentie zelf, maar toch slagen we er al vele jaren niet in om dat te realiseren. Hoe ziet Brussels Airport dat? Ziet u ook de gemakkelijke oplossing die ik als leek lijk te zien? Of hebt u nog andere mogelijke oplossingen die de werking van de luchthaven en de leefbaarheid van de omwonenden zouden kunnen combineren?

Karl Vanlouwe: We stellen vast dat er tussen de geluidsnormen in Brussel en de federale wetgeving een conflict bestaat. Ik ben absoluut voorstander van autonomie, maar ik vind wel dat autonomie gebruikt moet worden in het algemeen belang van de bevolking en niet in het kader van symboolpolitiek. Heel recent is er in Brussel een verbod goedgekeurd op het houden van walvisachtigen en zeeroofdieren zoals zeeleeuwen en walrussen. Dat is inderdaad de autonomie gebruiken, maar dat noem ik symbolisch, bijna hilarisch. De geluidsnormen zijn eigenlijk pestgedrag, vechtfederalisme, namelijk een bepaalde bevoegdheid gebruiken om het een andere deelstaat moeilijk te maken.

In het verleden was er geregeld overleg met parlementsleden uit Brussel, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest over de luchthaven. Op welke manier is er ook overleg met de gewesten en de bevoegde ministers? Men weet in Brussel absoluut dat die geluidsnormen niet realistisch zijn. Wanneer diezelfde geluidsnormen in Vlaanderen of in Wallonië zouden worden toegepast, dan kunnen we de luchthaven van Zaventem – ik ga nu bijzonder kort door de bocht – stilleggen. U hebt gezegd dat zelfs met de meest moderne, geluidsarme vliegtuigen men nog niet kan voldoen aan de normen die het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft opgelegd. Hebt u de bevoegde Brusselse ministers aangetoond dat hun redeneringen en hun normen niet realistisch zijn? We weten dat ze een tijd de boetes niet hebben ingevorderd. Was er heel specifiek overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en ook met de federale overheid? Op welke manier denkt u hen te kunnen overtuigen?

Peter Van Rompuy: In deze materie is het belangrijk om een goed zicht te hebben op hoe de luchthaven zelf de toekomst na corona ziet. Hoe kijkt u naar de toekomst? Hebt u dezelfde ambities als in het verleden over verdere groei of zijn die ambities bijgesteld? Dat is in dit debat wel belangrijk om te kijken hoe we institutioneel naar een oplossing kunnen toewerken. Als ik het mij goed herinner, was er in het verleden ook de vraag om veranderingen aan te brengen aan de vliegpistes, waar ik persoonlijk geen fan van ben, omdat men dan, zeker in het geval van verlengingen, vluchten zou kunnen organiseren die enkel over Vlaams grondgebied zouden vliegen. Om in deze materie aan een oplossing te kunnen werken, moeten we eerst en vooral een zicht hebben op wat de ambitie is van de luchthaven op het vlak van het luchtverkeer en de expansie post corona. Dan pas kunnen we verder kijken naar wat een manier zou kunnen zijn om stappen vooruit te zetten in het institutionele imbroglie waarin we beland zijn.

Willem-Frederik Schiltz: Het is niet de bedoeling van deze commissie om nieuwe emissie- of immissienormen voorop te stellen of om de aanvliegroutes te hertekeunen. We moeten ons wel buigen over het institutionele kader. Uiteraard is er goede samenwerking nodig en zijn conflicterende normen een heel grote uitdaging, om het eufemistisch te zeggen. Hoe ziet u de oplossing voor de impasse en voor de tegenstrijdigheden? Denkt de luchthaven dat een herfederalisering misschien de eenvoudigste piste is? Een verplicht samenwerkingsakkoord is ook een van de instrumenten die gebruikt kunnen worden.

We lezen in nota's van MOW dat men bezorgd is dat het federale niveau internationale afspraken maakt waar de gewesten onvoldoende bij worden betrokken. Een internationaal akkoord over het type van vliegtuigen of van trafiek heeft natuurlijk ook een impact op de gewesten. Er is een doorschuifstelsel.

Er is de vaak gehoorde kritiek dat het Belgische luchtruim eigenlijk te klein is om efficiënt te kunnen beheren en beheersen. Die opmerking komt vooral vanuit de luchtverkeersleiding en misschien iets minder vanuit de exploitatie van de luchthaven zelf. Toch is mijn vraag of de discussie tussen gewestelijk of federaal soms niet te veel aandacht wegtrekt van de behoefte om vooral internationaal te kijken naar welke samenwerkingen mogelijk zijn.

Gesteld dat de tewerkstellingsgraad van de Brusselaars op de luchthaven zou stijgen, zou dat de bereidheid van het Brusselse Gewest om iets coulanter in de samenwerkingsdynamiek te stappen, verhogen?

Carlos Van Nunen: De ambitie van Brussels Airport Company is heel uitgesproken: wij willen van de relance post corona een moment maken om onze duurzame omwenteling te versnellen. Dat zal in de eerste plaats gaan over de activiteiten van de luchthaven zelf, maar we willen ook een partner zijn van de luchtvaartmaatschappijen en anderen om wat in de lucht gebeurt, zoveel mogelijk te faciliteren.

We denken aan Sustainable Aviation Fuel. We willen werken aan een tarifiering die een nog grotere milieucomponent dan vandaag zal hebben. Dat betekent concreet dat vliegtuigen die meer geluid produceren en eerder in de nacht vliegen, vandaag al een hoger tarief betalen dan meer geluidsarme vliegtuigen die overdag vliegen. Wij willen de luchtvaartmaatschappijen stimuleren om geluidsarme vliegtuigen en vliegtuigen die zo weinig mogelijk uitstoten, in te zetten. Dat zijn heel concrete elementen die de luchthaven aandraagt binnen haar duurzaamheidsambities om bij te dragen aan het vinden van een politiek compromis voor een stabiel en coherent wettelijk kader.

Het is goed om Aviato hier te vernoemen. Het is de tewerkstellingskoepel van verschillende organisaties, zowel institutioneel als privé, om mensen naar werk op de luchthaven te leiden. We zien daar een zeer goede samenwerking met zowel het Vlaamse als het Brusselse Gewest. Door de covidcrisis heeft Aviato het de laatste twee jaar budgettair heel moeilijk. Op dat punt is er een bezorgdheid maar op het vlak van samenwerking gaat alles zeer goed.

De geluidscontourkaarten zijn gelukkig op dit moment één verplichting. De federale overheid legt de verplichting op en Vlaanderen bepaalt de modaliteiten.

Het level playing field is een heel belangrijk punt. Het grootste probleem bestaat erin dat luchtvaartmaatschappijen ervoor kiezen om te gaan waar ze niet worden beboet en vooral waar ze rechtszekerheid hebben. Daar worstelen vele, zeker buitenlandse, luchtvaartmaatschappijen mee.

Er is inderdaad overleg met het Brusselse niveau. Men is zich bewust van het conflict voor de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen beoordelen

dit ook als een kafkaïaanse situatie als een piloot zeer duidelijke instructies krijgt van de controletoeren en niet de keuze heeft iets anders te doen, op straffe van zijn vlieglicentie te verliezen, en dan toch nog een boete krijgt. Men is zich bewust van het probleem. Er is regelmatig operationeel overleg.

De toekomst na corona is zowat de moeilijkste vraag die u mij kunt stellen. Vanaf maart 2020 hebben wij elke maand de oefening gemaakt om te zien wat we mogen verwachten. Die plannen zijn telkens veranderd.

Hoe tekent zich de consensus op Europees niveau af? Dan denk ik vooral aan Eurocontrol, en IATA lijkt de cijfers te bevestigen: het zal drie tot vijf jaar duren voor wij weer op het niveau van 2019 zullen komen. Er zijn verschillende scenario's, afhankelijk van hoe de pandemie zich verder ontwikkelt en vooral hoe de vaccinaties aanslaan en hoe ze wereldwijd uitgerold worden. We hopen tegen de zomer een verbetering te kunnen vaststellen voor het vliegen binnen Europa, maar intercontinentaal blijft het nog steeds een probleem. Ik kan niet meer zeggen dan wat we op dit moment lezen, namelijk dat men verwacht dat het drie tot vijf jaar zal duren voor we op het niveau van 2019 zitten. De ene is daar al optimistischer over dan de andere.

Dat betekent concreet dat wij onze prognoses met ongeveer vijf jaar moeten vooruitschuiven. Wij hebben een strategische visie 2040 gepubliceerd waarbij wij vooruitkijken naar 2040 en de luchthaven tegen capaciteitsproblemen botste. Wij vragen niet om een exorbitante groei, maar gewoon om het niveau van de evolutie van de markt te mogen aanhouden. Met een normale groei van de passagierscijfers en enkel en alleen om ons huidige marktaandeel in de Europese markt te kunnen aanhouden, zouden we op een bepaald moment op capaciteitsproblemen botsten. We vroegen oplossingen om twee start- en landingsbanen parallel te kunnen gebruiken. Dat vereist een aantal technische ingrepen.

Zoals we het nu zien, verschuift dus alles met vijf jaar, maar we zullen op een bepaald moment toch op de huidige capaciteit van de luchthaven botsen. Er is de vraag van de luchthavengemeenschap om te zorgen voor een gelijke capaciteit in alle weersomstandigheden. Een probleem waar wij in 2019 regelmatig mee kampen, is dat wij bij alternatief baangebruik, dus als de wind van de verkeerde kant komt, 30 percent van onze capaciteit verliezen. Dat is nu al een probleem in piekperiodes. Dat is het eerste wat we moeten oplossen. Een tweede zaak die we moeten oplossen, is de hogere capaciteitsvraag op termijn.

Het Belgische luchtruim is inderdaad klein. Men moet met een aantal factoren rekening houden, zeker ook met het feit dat wij in de hogere luchtlagen binnen de actieradius liggen van een aantal andere luchthavens die de facto het Belgische luchtruim beperken voor de Belgische operaties. Ik ben absoluut geen specialist ter zake, ik ben hier voor de luchthaven, maar ik volg u dat wij dat internationaal moeten opvolgen, zeker in het belang van de Belgische luchtvaartsector. Internationale samenwerking is zeker aan te raden.

Ik kom tot de laatste vraag over de tewerkstellingsgraad van de Brusselaars in de luchthaven. Ik praat over de cijfers van 2019. Grofweg driekwart van het personeel is Vlaming of woonachtig in het Vlaamse Gewest, 15 percent is woonachtig in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en 10 percent in het Waalse Gewest. Aviato en de individuele luchthavenspelers doen veel inspanningen om werknemers aan te trekken, ook uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, weliswaar met matig succes. Verbeterd dat de bereidheid van het Brusselse beleid om een oplossing te vinden voor de luchthaven? Dat hebben we tot nu toe nog niet gezien.

5. Uiteenzetting door Jeroen Smeesters

5.1. Situering van Federdrive

Jeroen Smeesters: Federdrive vertegenwoordigt de rijkschoolsector. In Vlaanderen zijn er 87 rij scholen en 70 nascholingscentra, meestal kmo's. In totaal vertegenwoordigen wij een 1700-tal medewerkers. Wij worden gereguleerd door een heleboel KB's uit het verleden, waaronder het KB van 2004 over de rij scholen en het KB van 2007 over vakbekwaamheid. Intussen is er ook al een aantal besluiten van de Vlaamse Regering. We worden ook erkend en gecontroleerd door MOW, maar er zijn nog altijd raakpunten met de FOD Mobiliteit.

Heel het universum van opleiding wordt door ons uitgevoerd, gaande van het vormingsmoment voor het behalen van het rijbewijs tot theorie, praktijk, het door Vlaanderen ingevoerde terugkommoment, aspecten van het levenslang leren en de nascholing code 95 voor professionele chauffeurs.

Als sectorfederatie vertegenwoordigt Federdrive die rij scholen en centra. Ongeveer 70 percent is lid van Federdrive. Voor de nascholing is het lidmaatschap verdeeld over Federdrive en Fedoc 95. Vanuit die optiek zijn wij vertegenwoordigd in heel wat organisaties en adviesraden zoals de MORA, de taskforce Rijopleiding enzovoort. Wij treden ook op als partner voor verschillende sectorfondsen zoals VDAB. Wij werken mee aan onderzoek en ontwikkeling in het kader van de rijopleiding om verkeersveiligheid te bevorderen. We informeren onze leden en verdedigen hun belangen.

5.2. Roadmap

Er waren drie fases in de overdracht van de bevoegdheid. In 2008 al merkten wij dat de interesse bij de federale overheid voor onze sector begon af te nemen. Dat werd versterkt door het Vlinderakkoord, waarin die beslissing formeel werd. Vlaanderen is dit stilaan beginnen opnemen. Via de VSV is er een werkgroep Rijopleiding gekomen en dat is in december 2013 uitgemond in de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid. In de periode van overdracht merkten wij al dat degene die de bevoegdheid overdraagt, daardoor geïmpacteerd wordt. Dat is niet altijd even positief.

De overdracht zelf werd formeel uitgevoerd op 1 juli 2014 en de bevoegdheid werd opgenomen op 1 januari 2015. In de beginperiode wisten we niet naar wie we ons moesten richten. We hadden niet zoveel informatie gekregen over de praktische uitwerking van de overdracht. Pas vanaf 2015 begon Vlaanderen, weliswaar traag, de bevoegdheid op te nemen om een aantal regels en samenwerkingen op te stellen voor het gedeelte rijopleiding, examineren enzovoort.

Bij de overdracht in de periode 2014-2015 hadden we het gevoel dat men de opleiding en nascholing van professionele chauffeurs was vergeten. Dat was hallucinant. We kregen brieven en mails van de Vlaamse overheid waarin stond dat we vanaf dan al onze erkenningen, modules enzovoort bij Vlaanderen moesten indienen. Twee dagen later kregen we van de FOD Mobiliteit dezelfde brief, waarin stond dat we dat bij de federale overheid moesten indienen. Voor een sector die op dat ogenblik heel veel werk had met de nascholing was dat niet simpel. De FOD Mobiliteit is toen naar de Raad van State gestapt. Vlaanderen is ook naar de Raad van State gestapt inzake de vrijstellingenregeling rond de nascholing. De spanning tussen die twee niveaus is blijven bestaan. Dat toont aan dat het geen soepele overdracht was.

Na de beleidsoverdracht, zeker wanneer de kabinetten zich begonnen te organiseren, is men wel aan de slag gegaan. Men voelde dat het Vlaamse niveau heel veel zin had om met dat nieuwe beleidsdomein aan de slag te gaan. Zowel met minister

Weyts als in de taskforce Rijopleiding, Examinering en Nascholing is er een heel constructieve samenwerking.

5.3. Hoe homogeen is de bevoegdheid?

Het bepalen van kennis en vaardigheden is een federale materie gebleven. De federale overheid argumenteert enigszins terecht dat zij eigenlijk alleen maar een doorgeefluik is van Europa, dat die kennis en vaardigheden bepaalt in richtlijnen. Europa spreekt in principe niet met de regio's maar met de federale bestuursniveaus. Daarom is ervoor gekozen om die materie federaal te houden.

Een ander onderdeel is de voorwaarde voor het uitreiken van een voorlopig rijbewijs. Er zijn daarover al heel wat discussies geweest tussen de verschillende niveaus. Ook daar had de federale overheid een argument, namelijk dat de voorlopige rijbewijzen worden uitgereikt op basis van een databank, Mercurius. Dat is een centrale databank die ook de rijbewijzen beheert en die men niet zomaar kan overhevelen. Daarom vond men dat dat federaal moest blijven.

Wij hadden als sector het gevoel dat enkele slimme onderhandelaars heel goed wisten wat ze federaal moesten houden om de knip erop te houden. Het is aan u, volksvertegenwoordigers, om daar al dan niet mee in te stemmen.

Met de voorwaarden voor het afleggen van de theorie- en praktijkexamens en de organisatie en erkenning van rij scholen en examens heeft Vlaanderen heel wat bevoegdheden binnengehaald. Sommige onderdelen zijn toch federaal gebleven.

Ik geef het voorbeeld van het rijbewijs om aan te geven wie er allemaal bij komt kijken. Een theorieopleiding in de rij school volgen, is Vlaamse materie, net zoals het afleggen van het examen, maar daar komt Europa tussen met zijn kennis en vaardigheden. Het vormingsmoment, dat is vernietigd door de Raad van State, was Vlaamse materie maar omdat Vlaanderen de gemeenten erbij haalde, die afhangen van Binnenlandse Zaken, was het ook een beetje verbonden met de federale overheid. Die heeft daar problemen van gemaakt. Het voorlopig rijbewijs dat moet worden afgehaald in het gemeentehuis, is federale materie.

De praktijkopleiding is dan weer een Vlaamse materie. Het examen en het rijbewijs zijn respectievelijk Vlaams en federaal, beïnvloed door Europa. Ten slotte is er het Vlaamse terugkommoment. Daar heeft Vlaanderen de nodige stappen gezet om niet tweemaal hetzelfde probleem mee te maken, namelijk een aanvechting door de federale overheid. Dat is uitgemond in een complexe handhaving van het terugkommoment.

Voor ons als sector is het niet altijd even eenvoudig om hiermee aan de slag te gaan.

5.4. Het Vlaamse beleid na de overdracht

Bij de overdracht van de materie had Vlaanderen veel zin voor initiatief. Naast de aanpassing van de theorie-examens en de invoering van een vormingsmoment voor begeleiders, de verlenging van de stageduur, de aanpassing van het praktijkexamen en de invoering van de risicoperceptietest voor het behalen van het rijbewijs, heeft men ook een terugkommoment, een soort van tweede fase, ingevoerd. De andere gewesten hebben heel veel bestaand beleid aangepast, terwijl Vlaanderen veel nieuw beleid op poten heeft gezet.

Hoe wordt het beleid uitgeoefend? Dat is een wat ander verhaal. Bij de overdracht van de bevoegdheid is ongeveer 80 percent van de middelen gevolgd. De federale overheid is onmiddellijk naar de Raad van State gestapt om de nascholing proberen

te behouden. Bij de overdracht van de nascholing zijn er ook geen middelen meegekomen. De federale overheid heeft onze sector wat verwaarloosd toen bekend raakte dat we zouden worden overgedragen. Vlaanderen had al van in het begin een handicap omdat het niet genoeg middelen had om die bevoegdheid volledig uit te oefenen. Dat merken we aan het feit dat we nog altijd geen omzendbrieven hebben en dat de communicatie een beetje stroef verloopt.

Wij zijn een sector met ongelooflijk veel uitzonderingen, ins en outs, en we hangen van alle niveaus af: Europees, federaal en gewestelijk. In het verleden kregen wij daar altijd brieven over maar dat missen we op dit ogenblik. De mensen bij de administraties hebben soms gewoon geen tijd omdat ze met te weinig zijn. Dat uit zich ook in het vormingsmoment, dat nu door de Raad van State is vernietigd, en eigenlijk secundair ook in de stage. Doordat het hele artikel waar de stage in stond, is geschrapt, is ook de stage geschrapt. Dat is een heel goed project van Vlaanderen waar we helemaal achterstonden. We vinden het spijtig dat we nog altijd moeten wachten op een nieuw vormingsmoment. We hopen dat het er zo snel mogelijk komt.

Wij worden sedert 2010-2011 geconfronteerd met fraude. Tot tien jaar geleden bestond het woord fraude niet in onze sector. We hoopten verder te staan in de bestrijding van de fraude. Dat heeft volgens ons te maken met een gebrek aan mensen en middelen om dat probleem te lijf te gaan.

5.5. Zijn er secundaire gevolgen?

Is er sprake van shopping? Neen en ja. Neen, er is geen massaal rijbewijstoerisme naar andere regio's. Ja, want er is shoppinggedrag mogelijk en het is er een beetje geweest. In 2017 had Vlaanderen de theorie aangepast en op een wat hoger niveau gebracht. Iedereen ging toen plots in Brussel het theorie-examen afleggen. Dat was in die mate een probleem dat de politie moest komen handhaven omdat het chaotisch werd, met vechtpartijen en dergelijke meer.

In Vlaanderen en Wallonië heeft men een risicoperceptietest. Als men in Wallonië twee keer niet slaagt, moet men verplicht een opleiding volgen. Dat maakt dat mensen vanuit Wallonië naar Vlaanderen komen omdat die verplichting hier niet bestaat.

De mensen die zich inschrijven voor het terugkommoment begrijpen niet altijd de handhaving ervan. Sommige vragen zich af waarom men boetes geeft en niet gewoon het rijbewijs afpakt, maar dat kan natuurlijk niet want Vlaanderen is daar niet voor bevoegd.

Ook de nascholing is een complex probleem. De rijsscholen zijn typisch regionaal. In heel kleine mate zijn er rijsscholen die opereren in de verschillende gewesten. De nascholing is iets helemaal anders. Het Burgerprofiel neemt de nascholing op, maar enkel van de Vlaamse modules en van mensen die het in Vlaanderen gevolgd hebben. Een ander probleem is bijvoorbeeld dat er andere regels zijn voor de praktijkopleiding. Soms zijn die echt tegenovergesteld: wat Vlaanderen afschaft, voert Wallonië in. Dat maakt het niet zo gemakkelijk om voor die grote organisaties eenvormige projecten te maken. De taalwetgevingsbevoegdheid en de territoriale bevoegdheid van de inspecteurs bijvoorbeeld botsen wat met elkaar.

5.6. Aanbevelingen

Nu wordt erover gesproken om het vormingsmoment te koppelen aan het examen, maar het rijexamen komt helemaal op het einde van het behalen van het rijbewijs, terwijl een vormingsmoment eigenlijk aan het begin zit. Daar zit een spanning op. Eigenlijk zou dat moeten kunnen worden gekoppeld aan het voorlopig rijbewijs,

zoals Vlaanderen dat terecht gedaan had, maar dat heeft de federale overheid afgeschoten.

Er is de verticaliteit. Als men zijn bevoegdheid ten volle wil uitoefenen, dan heeft men de bevoegdheid nodig over het voorlopig rijbewijs. Hoe het dan juist moet, is een tweede vraag.

Om het shoppinggedrag blijvend te voorkomen, vragen wij om de grote lijnen, zeker als het gaat over zaken die in de drie regio's van kracht zijn, bijvoorbeeld opleiding en examens, min of meer te laten gelijklopen, zowel wat betreft het behalen van het rijbewijs als de nascholing. We vragen ook een beter overleg.

Als sector ondergaan wij de staatshervorming. Het zou niet slecht zijn dat wanneer er nog eens een staatshervorming gebeurt, de overheden een soort van stresstest doen waarbij de sectoren worden gevraagd wat zij denken over bepaalde geplande ingrepen en de te verwachten effecten. Veel van de zaken die ik aangehaald heb, hebben wij jaren op voorhand voorspeld. Het zou goed geweest zijn als dat op voorhand was aangepakt.

Het zou goed zijn dat de roadmap voor een nieuwe staatshervorming, niet alleen voor onze sector maar in het algemeen, heel goed wordt uitgetekend. Dat is heel belangrijk voor de sectoren om daarmee aan de slag te gaan.

Tot slot zijn een duidelijk beleid en goede informatie aan alle stakeholders nodig, zeker op momenten waarop het allemaal nieuw is. Dat kan veel problemen oplossen.

6. Vragen en opmerkingen van de leden van de werkgroep en antwoorden van Jeroen Smeesters

Stijn Bex: In deze werkgroep hebben we eerder al gehoord dat er rond de rijbewijzen en de rijopleiding een onduidelijk systeem is gecreëerd. We vroegen ons af wat de reden daarvan is. U hebt voor een deel het antwoord gegeven door te zeggen dat een paar slimmeriken ervoor gezorgd hebben dat er wat angels bleven zitten. Bent u er eigenlijk voorstander van om de bevoegdheid volledig bij de gewesten te leggen en een systeem te maken waarbij men, afhankelijk van het gewest waar men woont, simpelweg het systeem van dat gewest moet volgen? Zijn er dan geen praktische problemen denkbaar, bijvoorbeeld wanneer iemand in de loop van de rijopleiding van woonplaats verandert? U zegt echter dat er gelijklopende grote lijnen moeten zijn. Dat spreekt dat natuurlijk tegen. Verwacht u dan toch eerder dat er op federaal niveau een aantal krachtlijnen wordt vastgelegd die dan door de gewesten kunnen worden ingevuld?

We hebben hier al vaak een positief verhaal gehoord over een vlotte samenwerking met de Vlaamse administratie. Ik begrijp uit uw uiteenzetting dat dat niet altijd het geval is geweest. Kunt u wat meer zeggen over hoe de Vlaamse administratie is omgegaan met de fraude in de sector? Er waren ook problemen met de examenvragen in de centra. Ik dacht dat men in Wallonië een beter systeem heeft ontwikkeld om die fraude tegen te gaan. Zijn er zaken waar Vlaanderen van kan leren? Maar dit valt misschien buiten de context van deze werkgroep.

Rita Moors: Ik heb enkele vragen gekregen vanuit het veld. Men is zich zeer bewust dat er een groeiproces moet worden doorgemaakt bij de overheveling van het federale naar het gewestelijke niveau. De sector vraagt zich af waarom hij niet gehoord wordt door de administratie en is vragende partij om zijn expertise te delen en ten dienste te stellen van de administratie en zo een constructief overleg te organiseren. Waarom gebeurt dat niet?

In verband met de fraude, stelt de sector nog steeds niet gehoord te zijn door de administratie. Waarom niet? Wie volgt de fraudebestrijding concreet op?

Karl Vanlouwe: Mijnheer Smeesters, u hebt in het verleden vanuit uw sector heel vaak met de federale overheid samengewerkt en u doet dat nu met de gewesten en met de gemeenten. Kunt u toelichting geven over hoe u de samenwerking met die drie verschillende beleidsniveaus evalueert?

Jeroen Smeesters: Hoe kunnen we die bevoegdheid volledig maken? We zouden effectief het voorlopig rijbewijs kunnen overhevelen naar de gewesten. Dan moeten er wel goede afspraken worden gemaakt want het zou kunnen dat Wallonië of Brussel zeggen dat men met een Vlaams voorlopig rijbewijs niet op het grondgebied van Brussel of Wallonië mag rijden. Daarstraks had ik het over de Mercurius-databank. Dat zal ook een van de redenen zijn. De federale overheid heeft ons destijds verteld dat wanneer men dat overhevelt, er een probleem ontstaat met de juridische draagwijdte van dat voorlopig rijbewijs. In de beste der werelden zou het inderdaad geen slecht idee zijn om dat mee over te hevelen. Is het praktisch haalbaar? Ik denk dat we er nog een hele kluit aan hebben om dat allemaal in de juiste teksten en akkoorden tussen de verschillende regio's te gieten.

Ik kom tot de vragen over de gelijklopende lijnen. Vlaanderen heeft bijvoorbeeld een vormingsmoment en een terugkommoment ingevoerd. Het moet perfect mogelijk zijn om een initiatief te nemen op gewestelijk vlak. In een rijopleiding zitten echter ook heel veel gemeenschappelijke elementen. Men moet zich voorbereiden op een examen en een examen afleggen. Als die verschillen te groot worden, creëert men misschien wel rijbewijstoerisme. Dat moet men vermijden. Als bijvoorbeeld Wallonië zou zeggen dat iedereen verplicht wordt een rijopleiding te volgen en in Vlaanderen wordt dat niet verplicht, dan zou het best kunnen dat alle Frans-taligen plots heel goed Nederlands kennen of een tolk zouden meenemen om hier hun rijexamen afleggen. Het is nadrukkelijk zo opgenomen in de teksten van de staatshervorming dat men als burger overal een examen moet kunnen afleggen. Als men in gemeenschappelijke zaken te veel verschillen gaat inbouwen, zal men wel shoppinggedrag of rijbewijstoerisme kunnen zien. Wij vragen om de grote lijnen min of meer gelijk te houden.

Er zijn vragen over de administratie, ook in het geval van de fraude. Nu zijn er minder inspecteurs dan vroeger het geval was, zowel voor de nascholing als de rijopleiding. Minder mensen hebben echter meer taken gekregen. Er wordt een bevoegdheid overgedragen, maar de middelen volgen niet voor 100 percent, terwijl er eigenlijk voor 120 percent middelen nodig zijn. De administratie kan dan ook niet alles doen.

Waarom is er fraude ontstaan? Door de Europese Dienstenrichtlijn is er heel veel mobiliteit ontstaan tussen landen. In sommige landen is dat een heel positief proces, maar niet bij ons. De commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement heeft daar in het lang en het breed uitleg over gekregen. Wij denken dat er mogelijkheden zijn om bij wijze van spreken de aanvoer af te snijden. Ik bespaar u de details want het is een complexe materie. De administratie doet haar best, maar ze kan alleen maar roeien met de riemen die ze heeft. Wij vinden dat ze meer riemen moet krijgen om beter te kunnen groeien. Wij zien alleen de gevolgen.

In Wallonië zijn er effectief mechanismen opgesteld om de fraude tegen te gaan. Daar zijn bijvoorbeeld QR-codes in de vragen verwerkt en is er in een bepaald centrum een andere vraagstelling. Daar staat men verder dan in Vlaanderen. In Wallonië zijn er twee grote organisaties die examens afnemen. Eén organisatie krijgt nu veel meer examenkandidaten, en dat is degene die niet de vernuftige manier heeft gevonden om fraude tegen te gaan. Dat betekent dat er mogelijkheden zijn, ook in het buitenland, want wij zijn niet het enige land dat met de

problematiek van fraude wordt geconfronteerd. Er zijn organisaties zoals EFA-EU, de Europese rijsschoolfederatie, en de Europese examenorganisatie, aan wie men de vraag kan stellen hoe zij dat hebben aangepakt.

Wordt de sector genoeg gehoord door de administratie? Wij vragen structureel overleg. Dat is er jammer genoeg niet. We hebben wel overleg met de ministers. Overleg met de administratie over het operationele gedeelte van het beleid is er momenteel weinig. Het zou een goed idee zijn om dat in te voeren. Ons is beloofd dat dat in de nabije toekomst zal gebeuren.

Ik kom opnieuw tot de fraude. Het is een echt probleem. Vlaanderen moet zich daar ook zorgen over maken. Het moet een topprioriteit zijn. Ook wat dat betreft, hebben wij vele ideeën om met de administratie in overleg over te gaan. We stellen bij deze de vraag om dat ooit eens mogelijk te maken.

Er is gevraagd naar de contacten die wij op de verschillende niveaus hebben. 90 percent van onze contacten is met het Vlaamse niveau. Dat gaat goed. Wij merken dat Vlaanderen bezig is met het digitaliseren, met het Burgerprofiel en andere zaken, ook om fraude tegen te gaan.

Op federaal niveau zijn de gesprekken minder talrijk. Vlaanderen beheert haar eigen nascholing, Brussel en Wallonië doen dat niet. Zij delegeren nog steeds hun nascholing aan het federale niveau. In Brussel zal het blijkbaar nog een hele tijd duren voor ze die bevoegdheid opnemen. Wij stellen daar vragen over, en ook over een aantal Europese richtlijnen. Wij kunnen die vragen stellen. We hebben onze contacten van vroeger nog. Zo lang die contacten daar blijven, is het goed. Het is wel geen formeel, systematisch contact.

Met de gemeenten hebben we contact over heel praktische zaken. Bijvoorbeeld als iemand een attest komt afhalen of een kopie van een document dat nodig is voor de rijsschool zijn er meestal niet-formele contacten. Dat wordt tussen de rijsscholen en de gemeenten opgelost.

Dan kom ik weer tot de fraude. De gemeenten worden gecontroleerd door federale ambtenaren voor de rijbewijzen en door Vlaamse ambtenaren voor de examencentra en rijsscholen. Dat is natuurlijk niet ideaal om de eenvoudige reden dat de ambtenaren van beide niveaus zaken vaststellen. Het zou gemakkelijk zijn wanneer één instantie dat allemaal zou kunnen samenbrengen en zo eventueel patronen van fraude zou kunnen zien. Dat heeft te maken met de aard van de indeling van ons land. Ik denk niet dat daar onmiddellijk een oplossing voor is.

Stijn Bex: In alles wat we hebben gehoord over de rijopleiding is naar voren gekomen dat het niet slecht zou zijn als dat in één hand zou zitten, namelijk in de hand van de gewesten, en dat ervoor moet worden gezorgd dat er niet kan geshopt worden. In een vorige bijeenkomst werd de vraag gesteld of men met een Vlaams rijbewijs, indien dat er zou zijn, ook in andere landen mag rijden. U hebt zelf het voorbeeld gegeven van het voorlopig rijbewijs. Ik vraag me af hoe dat vandaag in elkaar zit. Mag men met het rijbewijs in alle Europese landen rijden? Kunnen we dat ook afspreken wanneer Vlaanderen die bevoegdheid zou krijgen? Is het dan anders voor het voorlopig rijbewijs? Mag men daar alleen in België mee rijden? Zou dat een probleem kunnen zijn dat we op dat moment moeten oplossen en uitklaren? Het zou niet evident zijn dat wanneer men in Brussel leert rijden, men het Brusselse Gewest niet uit mag.

Jeroen Smeesters: Naar mijn bescheiden mening komt een Vlaams rijbewijs er niet. Uiteindelijk is het een Europees rijbewijs, het is zelfs geen Belgisch rijbewijs. Europa bepaalt de normen. Nogmaals, Europa kent op dat vlak geen regio's. Europa spreekt enkel met een federale overheid die de regels in een bepaald land moet invoeren.

In Duitsland bijvoorbeeld zijn de Länder bevoegd voor de organisatie van de rijopleiding, maar Europa kent hen niet. Europa kent enkel Duitsland en het rijbewijs op Europees vlak. Een Vlaams rijbewijs zal niet snel mogelijk zijn want dan zou je ook een Brussels rijbewijs hebben.

Het voorlopig rijbewijs is een heel ander verhaal. We zijn vrij uniek in Europa met het uitvaardigen van een voorlopig document, zeker op de manier waarop wij dat doen. Dat heeft geen enkele geldigheid in het buitenland. Daar kan men effectief mee doen wat men wil op nationaal en op regionaal vlak, voor zover men met elkaar overeenkomt. Men zou perfect binnen de regio's kunnen afspreken om het voorlopig rijbewijs over te hevelen naar de regio's en de mogelijkheid te geven om daarmee op elkaars grondgebied te rijden.

De vraag over gelijklopendheid is gesteld. Ook daar zal men moeten zorgen dat de voorwaarden voor het gebruik van dat voorlopig rijbewijs niet dermate verschillen tussen de regio's dat het heel moeilijk wordt om nog correcte vaststellingen te doen. De manier waarop men het behaalt, zou men kunnen aanpassen. Maar de modaliteiten waaronder men het gebruikt, zouden echt dezelfde moeten blijven want anders wordt het wel heel complex voor politieagenten die vaststellingen moeten doen.

Liesbeth HOMANS,
voorzitter

Karl VANLOUWE
Peter VAN ROMPUY
Caroline GENNEZ,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

| | |
|-----------------|---|
| 5G | 5e generatie mobiele netwerk |
| ADN | Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren |
| ADR | Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route |
| ANPR | Automatic Number Plate Recognition |
| AWV | Agentschap Wegen en Verkeer |
| bbp | bruto binnenlands product |
| Benelux | België, Nederland, Luxemburg |
| BIV | belasting op de inverkeerstelling |
| BIVV | Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid |
| BWHI | bijzondere wet tot hervorming der instellingen |
| CARA | Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing |
| CESNI | Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart |
| CLNI | Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure |
| CO ₂ | Koolstofdioxide |
| Comca | competence based multi criteria analyse |
| EFA-EU | European Driving Schools Association |
| EHBO | eerste hulp bij ongelukken / eerste hulp bij ongevallen |
| EU | Europese Unie |
| Fedoc 95 | Federatie Opleidingscentra code 95 |
| FOD | Federale Overheidsdienst |
| GEN | Gewestelijk Expresnet |
| hst | hogesnelheidstrein |
| IATA | International Air Transport Association |
| ICT | Informatie- en Communicatietechnologie. |
| IMC | interministeriële conferentie |
| ITS | intelligent transportsysteem |
| KB | koninklijk besluit |
| kmo | kleine of middelgrote onderneming |
| MaaS | Mobility as a Service |
| MIVB | Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB) |
| MOBI | Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre - VUB |
| MoBIB | Mobility in Belgium |
| MORA | Mobiliteitsraad van Vlaanderen |
| MOW | Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid) |
| NMBS | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen |
| QR-code | Quick Response code |
| RSZ | Rijksdienst voor Sociale Zekerheid |
| TEC | Transport en Commun |
| TEN | Trans-Europees Netwerk |
| TEN-T | Trans-Europees Netwerk voor Transport |
| TLV | Transport en Logistiek Vlaanderen |
| UNECE | United Nations Economic Commission for Europe |
| VAB | Vlaamse Automobilistenbond |
| VDAB | Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding |
| VSV | Vlaamse Stichting Verkeerskunde |
| VUB | Vrije Universiteit Brussel |
| VVP | Vereniging van de Vlaamse Provincies |
| VVSG | Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten |