

DIRECTORAAT-GENERAAL INTERN BELEID
BELEIDSONDERSTEUNENDE AFDELING **B**
STRUCTUURBELEID EN COHESIE

PRAKTISCHE HANDLEIDING



NL



***Europe Direct helpt u antwoord te vinden op uw
vragen over de Europese Unie***

**Un numéro unique gratuit (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Als u mobiel of in een telefoonsel of hotel belt, hebt u misschien geen toegang tot gratis nummers of kunnen kosten worden aangerekend.

Meer gegevens over de Europese Unie vindt u op internet via de Europaserver (<http://europa.eu>).

Bibliografische gegevens bevinden zich aan het einde van deze publicatie.

Luxemburg: Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2009

ISBN 978-92-823-2840-8

doi: 10.2861/70320

Printed in Belgium

GEDRUKT OP CHLOORVRIJ GEBLEEKT PAPIER



DIRECTORAAT-GENERAAL INTERN BELEID
BELEIDSONDERSTEUNENDE AFDELING **B**
STRUCTUURBELEID EN COHESIE

PRAKTISCHE HANDLEIDING

Vervoer en toerisme



AUTEURS

Nils DANKLEFSEN en Piero SOAVE, Beleidsondersteunende afdeling B: Structuurbeleid en cohesie, Europees Parlement

TAALVERSIES

Oorspronkelijk document: EN

Vertalingen: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

FOTOGRAFIE

Shutterstock, iStockphoto, Europees Parlement

REDACTIE

Om contact op te nemen met de beleidsafdeling of u te abonneren op de maandelijkse nieuwsbrief, kunt u een e-mail sturen naar: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscript voltooid in april 2009.

Brussel, © Europees Parlement, 2009.

DISCLAIMER

De meningen die in dit document worden geuit, vallen uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijkerwijs het officiële standpunt van het Europees Parlement weer.

Nadruk en vertaling met bronvermelding voor niet-commerciële doeleinden toegestaan, mits de uitgever daarvan vooraf op de hoogte wordt gesteld en een exemplaar krijgt toegestuurd.

INHOUD

■ VOORWOORD.....	7
■ ACHTERGROND.....	9
■ DE WEG VOORUIT.....	19
■ OVER DE BELEIDSAFDELING.....	31
■ LITERATUUR.....	35
■ AANVULLENDE INFORMATIEBRONNEN.....	38





**„Het duurzaamheidsbeginsel moet
als uitgangspunt van het Europese
vervoersbeleid fungeren”**

Uit de resolutie van het Europees Parlement van 12 februari 2003
over het Witboek van de Commissie: „Het Europese vervoersbeleid
tot het jaar 2010: tijd om te kiezen”.





Geacht Lid,

Ik wil graag van deze gelegenheid gebruik maken om u welkom te heten bij het Europees Parlement en om u informatie te geven over interne middelen op het gebied van deskundigenadvies. Voor effectieve parlementaire werkzaamheden zijn we afhankelijk van gespecialiseerde, objectieve, kwalitatief hoogwaardige en recente informatie. Om die te kunnen bieden, zijn er vijf eenheden opgericht, beleidsafdelingen genoemd, die verantwoordelijk zijn voor onderzoek. Hun activiteiten bestrijken alle bevoegdheidsgebieden van het Europees Parlement. Zij leveren onafhankelijk, kwalitatief hoogwaardig onderzoek, dat door interne of externe deskundigen wordt uitgevoerd.

Beleidsafdeling B: Structuur- en cohesiebeleid is specifiek verantwoordelijk voor vijf beleidsgebieden: landbouw en plattelandsontwikkeling, cultuur en onderwijs, visserij, regionale ontwikkeling en vervoer en toerisme. De afdeling levert een breed spectrum aan instrumenten, variërend van diepteanalyses over complexe wetgevingskwesties tot korte achtergrondnota's en zelfs workshops, waar deskundigen worden uitgenodigd om een presentatie te houden. Het doel van deze instrumenten is het werk van parlementaire organen te ondersteunen, bijvoorbeeld door een directe bijdrage te leveren aan het wetgevingswerk van een bepaalde commissie of door achtergrondinformatie te bieden bij bezoeken aan delegaties door EP-leden. Met uitzondering van enkele vertrouwelijke documenten worden alle door beleidsafdeling B: Structuur- en cohesiebeleid opgestelde teksten gepubliceerd op de website van het Parlement ten behoeve van alle EP-leden en van het bredere publiek.

In deze publicatie treft u beknopte informatie aan over belangrijke beleidsontwikkelingen in de laatste zittingsperiode op het gebied van regionale ontwikkeling. Daarnaast worden de uitdagingen besproken waar regionaal beleid in de nabije toekomst mee te maken zal krijgen. Ten slotte laat dit document u kennismaken met de mogelijkheden op het gebied van interne en externe expertise.

Ik wens u veel leesplezier!

Ismael Olivares Martinez
Directeur

Directoraat B: Structuur- en cohesiebeleid
Directoraat-generaal intern beleid van de Unie



VERVOER: RECHTSGROND EN MIJLPALEN

Artikel 3, lid 1, onder f) en Titel V van het EG-Verdrag gaan over het vervoersbeleid. In het Verdrag van Lissabon, dat nog niet van kracht is, wordt het vervoersbeleid behandeld in artikel 4, lid 2, onder g) en in Titel VI over de werking van de Europese Unie.

In de Verdragen van Rome hadden de lidstaten al met nadruk gewezen op het belang van een gemeenschappelijk vervoersbeleid onder aparte titel. Daarom was het vervoer een van de eerste terreinen voor gemeenschappelijk EU-beleid. Ondanks de inspanningen van de Commissie kwam een gemeenschappelijk vervoersbeleid tot halverwege de jaren tachtig echter met moeite van de grond.

- **1985:** De weg naar communautaire wetgeving wordt pas vrijgemaakt wanneer het Europees Parlement beroep wegens nalaten instelt tegen de Raad. In zijn **arrest in zaak 13/83** van 22 mei 1985 dringt het Europees Hof van Justitie er bij de Raad op aan besluiten te nemen inzake het vervoersbeleid.
- **1985:** Een **Witboek over de voltooiing van de interne markt** doet aanbevelingen om de vrijheid tot het verrichten van diensten te waarborgen, en bevat richtlijnen voor het gemeenschappelijk vervoersbeleid met als doel de diverse vormen van beleid binnen de Gemeenschap te liberaliseren en te harmoniseren.
- **1992:** De Commissie keurt een **Witboek over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid** goed. Hierin gaat de aandacht vooral uit naar het openstellen van de vervoersmarkten. Tegelijkertijd wordt een nieuwe weg ingeslagen naar een geïntegreerde benadering die alle middelen voor vervoer omvat en gebaseerd is op het model van „duurzame mobiliteit“.
- **1996:** Vaststelling van een beschikking betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet.
- **2001:** In het **Witboek: „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen“** (COM(2001)370) onderzoekt de Commissie eerst de problemen en uitdagingen van een Europees vervoersbeleid, met name met het oog op de (destijds) op handen

zijnde uitbreiding van de EU met Oost-Europese landen. De Commissie voorspelt een massale verkeersstroom, vergezeld van files en overbelasting, vooral binnen het weg- en luchtvervoer, evenals van stijgende gezondheids- en milieukosten, hetgeen een ernstige bedreiging zal vormen voor de concurrentiepositie en klimaatdoelstellingen van de EU. Om die ontwikkelingen tegen te gaan en om bij te dragen tot een economisch efficiënt maar ecologisch en maatschappelijk verantwoord vervoerssysteem, stelt de Commissie een pakket met zestig maatregelen voor. Deze maatregelen hebben als doel economische en verkeersgroei van elkaar los te koppelen en de ongelijke groei van de diverse vervoersvormen te bestrijden.

- **2004:** Herziening van de TEN-V-richtsnoeren in het licht van de uitbreiding van de EU.
- **2006:** De Commissie publiceert een tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001: „Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent” (COM(2006)314).

VERVOER: DOELEN EN RESULTATEN

Mobiliteit is de hoeksteen van de Europese Unie. Het Europese vervoersbeleid verbindt een breed scala van essentiële beleidsinstrumenten met elkaar. Het rust op een groot aantal belangrijke pilaren, waaronder het beleid op de terreinen industrie, economie, milieu en samenleving. Het vervoersbeleid staat centraal in de strategie van Lissabon en draagt in sterke mate bij tot de territoriale en sociale cohesie van de EU.

De voltooiing van de Europese interne markt, de afschaffing van de interne grenzen en de dalende vervoersprijzen als gevolg van de openstelling en liberalisering van de ver-



voersmarkten, hebben, evenals veranderingen in de productiesystemen en opslag, geleid tot een constante groei van het vervoer. Maar terwijl het vervoer weliswaar economisch gezien een groot succes is en een buitengewoon grote dynamiek kent, hebben de activiteiten binnen de sector steeds meer gevolgen voor maatschappij en milieu, hetgeen wijst op het toenemende belang van een **model voor duurzame mobiliteit**. Een dergelijk model moet echter **twee verschillende doelstellingen verenigen**. Enerzijds zet het Europese vervoersbeleid duidelijk in op het waarborgen van redelijk geprijsde en efficiënte mobiliteit voor mensen en goederen als ruggengraat van een competitieve interne EU-markt en als basis voor het vrije verkeer van personen. Anderzijds vraagt het toegenomen verkeer om een gepaste aanpak en moeten de nadelige gevolgen, zoals verkeersongevallen, aandoeningen van de luchtwegen, geluidsoverlast, milieuschade en files, zoveel mogelijk worden beperkt. De derde belangrijke pijler van het Europese vervoersbeleid wordt gevormd door de maatschappelijke aspecten, zoals werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden, maar ook de rechten van passagiers en de veiligheid en beveiliging van het vervoer.

Sinds het Witboek van 2001 en de tussentijdse evaluatie van 2006¹ heeft de EU in haar vervoersbeleid belangrijke voortgang gemaakt met duurzame mobiliteit. Het rechtskader

¹ COM(2001) 370; COM(2006) 314.

voor het Europese vervoer heeft duidelijk gestalte gekregen, en er is een groot aantal essentiële en veelal zeer controversiële wetten aangenomen, bijvoorbeeld:

- het eerste, het tweede en het derde spoorwegpakket; deze pakketten zijn bedoeld om de spoorwegen nieuw leven in te blazen en gaan vooral over de openstelling van de markt maar ook over veiligheidskwesties, interoperabiliteit en passagiersrechten;
- nieuwe richtsnoeren voor het trans-Europese vervoersnet (TEN-V), waarbinnen prioriteit wordt gegeven aan de spoorwegen, de binnenvaart en het zeevervoer;
- programma's bedoeld om een verlegging van het verkeer tot stand te brengen, zoals in eerste instantie via Marco Polo, en inmiddels via Marco Polo II;
- de nieuwe Eurovignet-richtlijn², die de harmonisatie van tarieven in alle lidstaten en een eenvormige methode voor de berekening van infrastructuurkosten beoogt. Deze nieuwe richtlijn voorziet tevens in een grotere differentiatie van de heffingen door rekening te houden met milieuaspecten en congestie; de lidstaten beschikken hiermee dus over een instrument voor verkeersbeheer;
- drie pakketten voor de veiligheid op zee;
- het initiatief voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim;
- een nieuw rechtskader voor het openbaar vervoer;
- de opname van de luchtvaart in de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten;

- de oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), het Europees Spoorwegbureau (ERA), het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) en het Uitvoerend Agentschap voor het trans-Europees vervoersnet (TEN-TEA);
- de lancering van drie ambitieuze projecten op technologisch gebied: het satellietnavigatiesysteem Galileo, het Europees beheersysteem voor spoorvervoer (ERTMS) en het SESAR-programma voor de verbetering van de luchtverkeersleidingsinfrastructuur. Deze belangrijke Europese projecten zijn bedoeld om bij te dragen tot een efficiënter en veiliger verkeersbeheer;
- versterking van passagiersrechten in de burgerluchtvaart en het spoorvervoer.

De Commissie vervoer en toerisme heeft het als bijna geen andere druk gehad met medebeslissingsprocedures, waarbij het Europees Parlement vaak blijk heeft gegeven van zijn bevoegdheden als medewetgever. Een belangrijk voorbeeld is de tweevoudige verwerping van het zogenaamde „havenpakket”, maar er zijn talrijke gevallen te noemen waarin door toedoen van het Parlement voorstellen van de Europese Commissie zijn gewijzigd. Daarnaast heeft het Parlement veelvuldig de aanzet gegeven tot beleidsinitiatieven en heeft het gedetailleerde voorstellen gedaan voor de vormgeving van het Europese vervoersbeleid. De Commissie heeft met veel van die verzoeken rekening gehouden in haar wetgevingsvoorstellen.

De **Infopagina's** van het Europees Parlement geven een kort, algemeen overzicht van het EU-vervoersbeleid. De informatie op deze pagina's wordt regelmatig bijgewerkt. Een uitgebreid overzicht van de activiteiten van de Commissie vervoer en toerisme in de laatste zittingsperiode is te vinden in het

² Richtlijn 2006/38/EG van 17 mei 2006.

overzichtsverslag³ van het secretariaat van de Commissie vervoer en toerisme. Daarnaast beschrijft de brochure '**Issues where Parliament made a difference**' een aantal hoogtepunten uit het vervoersbeleid van de laatste zittingsperiode.

VERVOERSBELEID – ENKELE BELANGRIJKE FEITEN EN CIJFERS:

De volgende feiten en cijfers zijn bedoeld als overzicht van de relatie tussen het vervoersbeleid en de economie, het milieu en de samenleving. Deze verkorte, niet-uitputtende opsomming dient te worden gezien als een startpunt. Tenzij anders is aangegeven, zijn de gegevens ontleend aan het Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures, officiële documenten van de Europese Commissie, verslagen van het Europees Milieuagentschap en het verslag tot stand gekomen binnen drie focusgroepen voor het huidige debat over de toekomst van het vervoer.

Vervoer en de economie

- De verlening van vervoersdiensten is goed voor 4,3% van de totale toegevoegde waarde in de EU, zonder inbegrip van eigen vervoer, bouw of onderhoud van vervoersinfrastructuur en vervoersmiddelen.
- Het aandeel van de Europese logistieksector wordt geschat op grofweg 14% van het BBP.



Uitsplitsing naar vervoerswijze

- In het vrachtvervoer waren de vier vormen van vervoer over land (weg, spoor, binnenwateren en pijpleidingen) in de EU-27 in 2007 goed voor 2 650 miljard tkm. Hiervan nam het wegvervoer 72,7% voor zijn rekening, het spoorvervoer 17,1%, het vervoer over de binnenwateren 5,3%, en olijepijpleidingen 4,9%. Het zeevervoer binnen de EU (ongeveer 1 575 miljard tkm) en het luchtvervoer binnen de EU (ongeveer 3,1 miljard tkm) meegerekend, zakt het aandeel van het wegvervoer naar 45,6%, terwijl het spoor dan uitkomt op 10,7%, de binnenwateren op 3,3%, en de pijpleidingen op 3,0%. In dit geval vertegenwoordigt het vervoer over zee 37,3% van het totaal en het luchtvervoer 0,1% (alle cijfers hebben betrekking op de EU-27 in 2007).
- In het passagiersvervoer over land is in 2007 een afstand van 5 861 miljard pkm (of 11 826 km per persoon) afge-

³ Europees Parlement: *Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action*, Brussel 2009.

legd. Het aandeel van het vervoer per auto was 80,0%, per tweewielig motorvoertuig 2,6%, per bus en toerbus 9,2%, per spoor 6,7% en per tram en metro 1,5%. Als het luchtvervoer binnen de EU (ongeveer 571 miljard pkm in 2006) en het zeevervoer binnen de EU (ongeveer 41 miljard pkm) worden meegerekend, daalt het aandeel van het passagiersvervoer per auto naar 72,4% en dat per tweewielig motorvoertuig naar 2,4%. Bussen en toerbussen zijn dan nog goed voor 8,3% van het totaal, de trein voor 6,1% en de tram en metro voor 1,3%. Het aandeel van de twee toegevoegde vervoerswijzen, het luchtvervoer en het vervoer over zee, bedraagt respectievelijk 8,8% en 0,6% (alle cijfers hebben betrekking op de EU-27 in 2007).

- Tussen 1995 en 2007 nam het goederenvervoer toe met ongeveer 2,7% per jaar, en het passagiersvervoer met ongeveer 1,7%.
- In 2007 was in de EU-27 het aantal afgelegde tkm in het vrachtvervoer over de weg 27% hoger dan in 2000.
- Ruim 90% van de externe handel van de Europese Unie vindt over zee plaats, en jaarlijks wordt meer dan 3,7 miljard ton vracht gelost en geladen in EU-havens. Naar verwachting zal het zeevervoer via EU-havens in 2018 met 1,6 miljard ton zijn toegenomen tot 5,3 miljard ton.
- In 2007 werden 4 300 burgerluchtvaarttoestellen ingezet in de EU-27, waarvan bijna 500 met meer dan 250 zitplaatsen. In dit cijfer zijn particuliere vliegtuigen niet inbegrepen. Daarvan zijn er ruim 30 000.

Vervoer en het milieu

- Het vervoer is verantwoordelijk voor ongeveer een derde van het energie-eindverbruik in de 27 lidstaten en is nu

de grootste eindverbruiker van energie. Van het totaal neemt het wegvervoer 74% voor zijn rekening, de luchtvaart 15%, het zeevervoer 7,8%, het spoorvervoer 2,2% en de binnenvaart 1,0%. Het vervoer is al sinds 1990 de snelst groeiende sector. Het veroorzaakt bijna een kwart van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU-27.

- Terwijl de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU-27 tussen 1990 en 2005 met 7,9% afnam, is de situatie in de vervoerssector anders. In dezelfde periode nam de uitstoot van broeikasgassen door vervoer als bedoeld in het Protocol van Kyoto namelijk met 27% toe. Samen met de aanzienlijke stijging van de emissies in het zeevervoer (+58%) en de internationale luchtvaart (+98%) komt de totale toename van de uitstoot door vervoer in de EU tussen 1990 en 2006 uit op 36%. De ontwikkelingen in de vervoerssector dwarsbomen de inspanningen in alle overige sectoren. Zonder deze tegenovergestelde trend in de vervoerssector zou de uitstoot van broeikasgassen in de EU-27 tussen 1990 en 2005 niet met 7,9% zijn gedaald, maar met 14%.
- In 2006 was het wegtransport verantwoordelijk voor 71% van alle broeikasgasemissies door het vervoer. Het zeevervoer en het luchtvervoer volgen met een aandeel van respectievelijk 15% en 12%. Met inbegrip van de uitstoot door de krachtcentrales die de elektriciteit voor het spoorvervoer produceren, bedroeg het aandeel van het vervoer per trein ongeveer 1,6%.
- Uit reisonderzoek blijkt dat de afgelegde afstand in verreweg de meeste gevallen (97,5%) korter is dan 100 km. De resterende 2,5% is echter verantwoordelijk voor meer dan de helft van alle pkm.
- In de helft van alle verplaatsingen van EU-burgers is de afgelegde afstand minder dan 5 km.



- In 2007 telde de EU-27 229 miljoen personenauto's.
- Het autobezit in de EU-27 steeg met 22%, oftewel 52 miljoen auto's.
- Naar schatting 30% van de bevolking van de EU-15, dat wil zeggen bijna 120 miljoen mensen, is blootgesteld aan wegverkeerslawaai van meer dan 55 dB(A).
- Hoewel het zeevervoer nog altijd de meest energie-efficiënte vervoerswijze per uitgevoerde eenheid is, bedragen alle externe kosten van het zeevervoer wereldwijd samen genomen, met inbegrip van het verbruik van natuurlijke hulpbronnen, ongeveer 300 miljard euro per jaar (2006), waarvan 21% op het conto komt van de EU-vloot (64 miljard)⁴.
- Stedelijke mobiliteit is verantwoordelijk voor 40% van alle CO₂-uitstoot door het wegvervoer en voor 70% van andere verontreinigende stoffen afkomstig van het wegvervoer.
- In Denemarken en Nederland wordt ruim tien keer zo veel gebruik gemaakt van de fiets als in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk⁵.
- De uitbreiding van stedelijke gebieden is in de afgelopen vijf decennia in heel Europa vergezeld gegaan van wildgroei. Sinds halverwege de jaren vijftig zijn de Europese steden gemiddeld 78% gegroeid, terwijl de bevolking maar met 33% is toegenomen.
- Vijf luchthavens in de EU⁶ tellen meer dan 400 000 vliegbevingen (opstijgen en dalen voor passagiers en vracht) per

4 Europees Parlement, *The external costs of maritime transport*, Brussel 2007.

5 In Denemarken 936 en in Nederland 848 km/persoon/jaar, tegen 75 km in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, en slechts 20 km in Spanje (EEA 2008, blz. 31).

6 Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt (am Main), London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol en Madrid-Barajas.

jaar. Dat komt neer op ruim één beweging per minuut gedurende 18 uur per dag. Op ongeveer 37 luchthavens in de EU vinden jaarlijks meer dan 100 000 vliegbewegingen plaats.

Vervoer en de samenleving

- De verlening van vervoersdiensten is goed voor 4,3% van alle werkgelegenheid in de EU, waarbij eigen vervoer, de bouw en het onderhoud van vervoersinfrastructuur en vervoersmiddelen niet zijn meegerekend.
- In 2005 waren rond de 8,8 miljoen mensen werkzaam in de vervoerssector. Ongeveer 10% van hen werkte in de spoorwegsector, 2% in het zeevervoer, 0,4% in de binnenvaart, 5% in het luchtvervoer en 30% verrichtte ondersteunende en aanvullende vervoersactiviteiten (bijvoorbeeld voor vrachtafhandeling, reisbureaus, vervoeragentschappen of reisorganisatoren). Het wegvervoer is goed voor ongeveer 50% van alle werkgelegenheid in de vervoerssector, waarvan twee derde in de vrachtsector en een derde in het passagiersvervoer.
- De Europese huishoudens besteden ongeveer 13,7% van hun inkomen, oftewel 949 miljard euro, aan goederen en diensten in het kader van vervoer, waarmee het vervoer de op een na grootste post op het huishoudbudget is, na uitgaven aan het huis. Ongeveer een derde van dit bedrag (310 miljard euro) werd besteed aan de aankoop van voertuigen.
- De gemiddelde reistijd per persoon ligt naar schatting rond de 1,1 uur per dag en is de laatste veertig jaar betrekkelijk stabiel gebleven. De persoonlijke mobiliteit is de laatste decennia echter toegenomen als gevolg van de overgang op snellere vervoerswijzen en -middelen.

- In de zeevervoerssector zijn in Europa 1,5 miljoen mensen werkzaam. Ongeveer 70% van de banen in de scheepvaart betreft arbeidsplaatsen aan land – scheepsbouw, scheepsontwerp, wetenschap, werktuigkunde, elektronica, vrachtafhandeling en logistiek.

De veiligheid van het vervoer

- In 2007 kwamen 42 448 mensen om in het wegverkeer (dodelijke afloop binnen dertig dagen). In vergelijking met 2000 is het aantal dodelijke slachtoffers in het wegverkeer met ongeveer een kwart afgenomen (24,8%).

Vervoersinfrastructuur

- Het TEN-V-net wordt zeer uitgebreid en gevarieerd. Het komt te bestaan uit 95 700 km wegen, 106 000 km spoorlijn (waarvan 32 000 km voor hogesnelheidstreinen) en





13 000 km binnenwateren. De knooppunten van het net zijn de 411 internationale luchthavens en 404 grootste zeehavens. Volgens informatie van de lidstaten bedragen de kosten van het tot stand brengen en moderniseren van het hele net 900 miljard euro voor de periode 1996-2020; 500 miljard euro daarvan moet nog worden geïnvesteerd tussen 2007 en 2020 (waarvoor 270 miljard euro voor de prioritaire assen en projecten).

- In 2005 was 215 000 km spoorlijn in gebruik in de EU-27, waarvan bijna 50% elektrisch.
- De EU heeft de op een na langste kustlijn ter wereld (136 000 km), na Canada.

TOERISMEBELEID

Het toerisme heeft nog geen eigen rechtsgrond in het EU-Verdrag. Dat verandert op het moment van inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon. Artikel 195 van dit verdrag bepaalt dat de Europese Unie wetgevende bevoegdheid heeft op het gebied van toerisme, ook al betreft dit ondersteunende bevoegdheden (artikel 6).

Ruim 90% van de toerismebedrijven is klein, met tussen een en negen medewerkers. De sector, die derhalve wordt gedo-

mineerd door het midden- en kleinbedrijf, is goed voor 4% van het BBP van de EU, waarbij 2 miljoen ondernemingen 4% van alle werknemers in dienst hebben (bijna 8 miljoen medewerkers). Als de diverse manieren waarop toerisme betrokken is bij andere sectoren, worden meegerekend, stijgt de bijdrage tot het BBP naar 11% en bedraagt het aandeel in de werkgelegenheid ruim 12% (24 miljoen banen)⁷.

Gelet op het economisch gewicht van de sector is het toerisme niet weg te denken uit de Europese economie. Dit houdt in dat maatregelen nodig zijn om deze bedrijfstak te helpen zich te organiseren en te ontwikkelen. Vanuit Europees perspectief is het toerismebeleid tevens een middel om algemene beleidsdoelstellingen te ondersteunen op het terrein van werkgelegenheid en groei. Verder is het toerisme in ruimere zin een steeds belangrijker rol gaan spelen binnen het milieubeleid.

Het Europese toerismebeleid zou ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de bestrijding van de huidige economische crisis. In februari 2009 namen ruim 27 000 inwoners van de EU van 15 jaar of ouder deel aan een onderzoek van de Commissie. Daaruit is gebleken dat ten minste 50% van de burgers elk jaar op vakantie gaat en dat 48% voornemens is de vakantie in eigen land door te brengen (43% in 2008). Vier van de tien burgers die zeiden in 2009 op vakantie te zullen gaan, waren van mening over voldoende middelen te beschikken (41%), terwijl een op de tien (11%) aangaf te kampen met ernstige financiële problemen in verband met de vakantieplannen. Slechts 19% zei vrijwel zeker niet op vakantie te gaan in 2009, een aanzienlijk lager percentage dan in 2008 (32%). Van de vakantiegangers had 28% nog geen besluit genomen over duur en bestemming. Er was een sterke toename in het aantal mensen dat zelf zijn vakantie

⁷ Zie voor meer informatie het verslag *Tourism Highlights 2008* van de Wereldorganisatie voor Toerisme.

regelt (56%), veelal via internet. De meesten (54%) gaven de voorkeur aan traditionele toeristische bestemmingen, terwijl maar 28% koos voor „opkomende” bestemmingen. Kwaliteit (33%) werd belangrijker gevonden dan lage kosten (16%). De helft van de deelnemers ging in juli en augustus op vakantie. Wintervakanties waren minder in trek om financiële redenen: 42% zag af van een wintervakantie. Een andere groep (23%) gaf de voorkeur aan vakanties in het laagseizoen. (Zie voor meer informatie de Barometer van de Wereldorganisatie voor Toerisme van januari 2009.)

Volgens Eurostat 13/2009 daalde het aantal overnachtingen in hotels in de EU in 2008 met 0,5% ten opzichte van 2007. De belangrijkste oorzaak daarvan was minder bezoek door niet-ingezetenen (-1.1%). Vijf landen waren samen goed voor 70% van de overnachtingen van toeristen: Spanje (270 miljoen), Italië (247 miljoen), Duitsland (219 miljoen), Frankrijk (204 miljoen) en het Verenigd Koninkrijk (173 miljoen). De grootste dalingen werden genoteerd in Cyprus (-4,8%), Griekenland (-4,6%) en Nederland (-4,1%). Daarentegen maakten andere landen een grote toename door: Slowakije (+7,7%), Polen (+4,7%) en Litouwen (+4,6%).

Hoewel het aantal overnachtingen van toeristen licht daalde, gingen EU-burgers er vaker tussenuit. De toename bedroeg 7,1% in 2008 (vooral de eerste helft van het jaar), zij het dat het verblijf overwegend van kortere duur was. Dezelfde trend (+1.6%) was zichtbaar in de sector luchtvervoer voor passagiers, hoewel in de laatste vier maanden van het jaar een lichte daling werd geregistreerd.

Eind 2007 riep het Parlement de Commissie op om een toerismebeleid op te stellen op basis van partnerschap, teneinde van Europa een favoriete toeristische bestemming te maken, met duidelijker als „Europees” aangemerkte en milieuvriendelijker vormen van toerisme. In het initiatiefverslag over een nieuw Europees toerismebeleid wordt gepleit voor onder



meer een snellere, goedkopere afgifte van toeristenvisa, betrouwbare, gestandaardiseerde en actuele statistische gegevens, harmonisering van kwaliteitsnormen voor toeristische accommodatie en betere bescherming van de rechten van consumenten en passagiers. Omdat in dit verband Verordening (EG) nr. 261/2004 alleen het luchtvervoer betreft, wilde het Parlement de in deze verordening verankerde rechten ook van toepassing laten zijn op gebruikers van spoor- en zeevervoersdiensten. De laatste initiatieven van Parlement, Raad en Commissie kunnen wat dit betreft alle resterende leemten opvullen (Verordeningen 1371/2007, COM(2008)816 en COM(2008)817).

Naast het creëren van een algemeen Europa-label voor alle door reisorganisatoren aangeboden bestemmingen in de EU, heeft het Parlement de Commissie tevens verzocht om allerlei nieuwe initiatieven te nemen, van de ontwikkeling van gezondheidstoerisme, voorzieningen voor toeristen met beperkte mobiliteit en een „vervoerskaart” voor jonge Europeanen met een Erasmus-beurs, tot een Ulysses-programma voor toerisme in het laagseizoen voor gepensioneerden en een historische fietsroute langs het voormalige IJzeren Gordijn.



TUSSEN ECONOMISCHE CRISIS EN KLIMAATVERANDERING

Hoewel voor de verkiezingen van 2009 al een groot aantal belangrijke dossiers is goedgekeurd, zijn er nog genoeg uitdagingen voor de Commissie vervoer en toerisme in de nieuwe zittingsperiode van 2009 tot 2014.

Er zijn twee ontwikkelingen die een cruciale rol zullen spelen en naar alle waarschijnlijkheid het overleg binnen de commissie zullen beheersen. De eerste is **de economische neergang**: de financiële en economische crisis die momenteel wereldwijd heerst, zorgt ervoor dat de toekomst van de wereldeconomie in sterke mate onvoorspelbaar is. De Europese vervoerssector heeft ernstig te lijden onder de crisis en zal nog meer klappen krijgen als de situatie voortduurt. Dat minder handel minder vervoer betekent, is onlangs bevestigd door cijfers en berichten van diverse vervoerssectoren en –ondernemingen. Het Europese goederenvervoer, van scheepvaartondernemingen en luchtvaartmaatschappijen tot expeditiebedrijven en de spoorwegen, verkeert al in zeer zwaar weer. Maar ook het passagiersvervoer maakt moeilijke tijden door, vooral in de luchtvaart. Toekomstige inkomstenverliezen zouden er mede toe kunnen leiden dat de mobiliteitsvraag verder afneemt, met name op het gebied van toerisme en vrijetijdsbesteding.

Het controversiële debat in de Commissie vervoer en toerisme van maart 2009 over de toewijzing van slots naar aanleiding van de economische crisis was een voorproefje van de problemen die kunnen ontstaan bij de behandeling van mogelijke aanpassingsmaatregelen in alle vervoerssectoren. De gevolgen van de crisis zijn lastig in te schatten omdat het nog ontbreekt aan een algemeen beeld. Vandaar dat het zo belangrijk is om grondig onderzoek te doen naar de effecten op de diverse vervoerssectoren en naar de mate waarin communautaire beleidsmaatregelen zijn aangepast aan toekomstige uitdagingen.

De tweede uitermate belangrijke uitdaging is de **zwakke milieuprestatie van het Europese vervoerssysteem**. Hoewel de huidige economische crisis mogelijk een tijdelijke afname van de vervoersvraag tot gevolg heeft, wijst het Europees Milieuagentschap (EMA) er in zijn jongste verslag⁸ op dat de ontwikkelingen in het vervoer de verkeerde kant op gaan. De in

⁸ EMA-verslag nr. 3/2009, „Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union”, Kopenhagen 2009.

dit verslag gepresenteerde cijfers en tendensen, waarvan sommige hiervoor zijn genoemd, zijn alarmerend en onderstrepen de noodzaak van het nemen van directe en drastische maatregelen, met name om de uitstoot van broeikasgassen door de vervoerssector terug te dringen, maar ook om de luchtverontreiniging, de geluidsoverlast en het verlies van habitats aan te pakken.

De beleidsmaatregelen die de EU neemt om de economische crisis het hoofd te bieden, ook voor de vervoerssector, zullen mede bepalen in hoeverre de bestrijding van de klimaatverandering succes heeft. Hoewel de economische crisis nog meer ernstige gevolgen zal hebben voor de Europese economie en samenleving, wordt algemeen aangenomen dat zij van tijdelijke aard is. Wetenschappelijk bestaan er echter geen twijfels meer over dat – indien we nalaten om resoluut en gelijktijdig in alle sectoren maatregelen te treffen – de klimaatverandering onomkeerbare en rampzalige gevolgen zal hebben. In zijn resolutie van 4 februari 2009, **2050: De toekomst begint vandaag – Aanbevelingen voor een toekomstig geïntegreerd EU-klimaatbeschermingsbeleid**⁹, benadrukt het Europees Parlement daarom „dat klimaatverandering en de gevolgen daarvan pas op de lange termijn zichtbaar worden, dat daarom politieke en educatieve maatregelen op de lange termijn moeten worden genomen en dat de strategische beslissingen consequent moeten worden uitgevoerd, en niet ondergeschikt mogen worden gemaakt aan politieke doelen op de korte termijn”.

De economische crisis kan ook worden gezien als uitgangspunt en aanleiding om radicale beleidsveranderingen door te voeren ten behoeve van een duurzamer economie, die Europese bedrijven nieuwe commerciële kansen zal bieden. Ver-

der kan de huidige situatie worden aangegrepen om eindelijk koers te zetten naar een geïntegreerd en duurzaam Europees vervoerssysteem, zoals noodzakelijk geacht door het Europees Milieuagentschap.

Naast deze twee – verreweg belangrijkste – uitdagingen zal de agenda van de nieuwe Commissie vervoer en toerisme in sterke mate worden bepaald door:

- het werkprogramma van de nieuwe Commissie,
- de belangrijke dossiers die al in uitvoering zijn.

Hieronder volgt een overzicht van enkele van de belangrijke dossiers die mogelijk het licht zullen zien.

BELANGRIJKE DOSSIERS IN UITVOERING

Eurovignet

In maart 2009 keurde het Europees Parlement de eerste lezing van een voorstel voor herziening van de Eurovignetrichtlijn goed. De richtlijn handelt hoofdzakelijk over de internalisering van de externe kosten van het vervoer van zware vracht. In beginsel steunde het Europees Parlement de benadering van de Commissie. Heffingen op vrachtwagens vanaf 3,5 ton zouden voortaan niet alleen op infrastructuurkosten moeten zijn gebaseerd maar ten dele ook op de luchtverontreiniging en geluidshinder die zij veroorzaken. Het standpunt van het Parlement is dat het mogelijk moet zijn vrachtwagens te belasten voor congestie tijdens de spitsuren op verzadigde wegen, hoewel specifieke berekeningsmethoden en maxima voor congestie buiten de tekst werden gelaten.

⁹ In dit eindverslag van de Tijdelijke Commissie klimaatverandering, dat gepaste maatregelen op alle niveaus voorstelt, doet het EP ook een groot aantal aanbevelingen voor toekomstige maatregelen in de vervoerssector (punten 77 tot en met 106).



Als de Commissie vervoer en toerisme besluit door te gaan met de tweede lezing van dit voorstel, vindt de tweede lezing door het Parlement plaats in de nieuwe zittingsperiode.

Pakket voor groener vervoer

De internalisering van de externe kosten in de vervoerssector wordt algemeen beschouwd als een van de grootste uitdagingen binnen het Europese vervoersbeleid in de komende jaren.

In maart 2009 nam het Parlement een resolutie aan waarin het de Commissie bekritiseerde wegens het gemis aan een algemene strategie voor een groener vervoer en wegens het ontbreken van een bruikbaar model voor de evaluatie van externe kosten, zoals de gevolgen van het vervoer voor het milieu. Het pakket „Groener vervoer” van de Commissie, bestaande uit een aantal mededelingen, is bedoeld om de EU te helpen haar doelen te halen op het gebied van klimaat en energie. Het beoogt duurzame vormen van vervoer te bevorderen en een reëel verband tussen prijs en vervoerskosten te waarborgen.

In de resolutie van het Parlement wordt erop gewezen dat de Commissie geen algemeen toepasbaar, doorzichtig en begrijpelijk model heeft uitgewerkt en voorgelegd voor het evalu-

eren van externe kosten in het algemeen. Ze heeft niet de gevolgen van elke vervoerswijze geanalyseerd en heeft praktisch gezien tot nu toe alleen wetgeving voor vrachtwagens voorgesteld. Daarom heeft het Parlement bij de Commissie aangedrongen op onmiddellijke actie, en wel in de vorm van, ten eerste, concrete voorstellen voor alle vervoerswijzen en, ten tweede, een volledig concept voor de berekening en het in rekening brengen van de externe kosten en hun effectbeoordelingen op grond van een begrijpelijk model. Het hiervoor genoemde verslag van het Europees Milieuagentschap laat zien dat er nu meer dan ooit behoefte is aan samenhangende beleidsmaatregelen voor elke vervoerssector.

Naar volledige operationaliteit van Galileo, SESAR en ERTMS

In de afgelopen jaren heeft de EU een aantal ambitieuze projecten op technologisch gebied gelanceerd, zoals het satellitnavigatiesysteem Galileo, het Europees beheersysteem voor spoorvervoer ERTMS en het SESAR-programma voor de verbetering van de luchtverkeersleidingsinfrastructuur. Deze belangrijke Europese projecten beogen een efficiënter en veiliger verkeersbeheer. Geen van de drie projecten is al operationeel. Er moet nog veel werk worden gedaan en waarschijnlijk is nader overleg nodig in de diverse commissies (Vervoer en Industrie).

Volgens planning is Galileo, dat bestaat uit dertig satellieten en bijbehorende grondinfrastructuur, in 2013 geheel gebruiksklaar. De andere twee projecten vergen meer tijd, zodat ingebruikstelling later volgt.

Stadsvervoer

Een communautaire benadering van het stadsvervoer wordt steeds meer een topprioriteit op de Europese vervoersagenda. Van Europa's bevolking woont 80% in stedelijke gebieden, ruim 60% in gebieden met meer dan 10 000 bewoners, en die aantallen nemen alleen maar toe. Het stadsverkeer is verantwoordelijk voor 40% van de uitstoot van CO₂ en voor 70% van de uitstoot van andere verontreinigende stoffen afkomstig van het wegvervoer. Er is in stedelijke gebieden dan ook veel potentieel om een hogere energie-efficiëntie en lagere uitstoot te bereiken in het vervoer. Het bevorderen van een verschuiving naar duurzame vormen van vervoer is niet alleen een welkome ontwikkeling in steden die nu nog verstopt en vervuild zijn, maar draagt tevens substantieel bij tot een verlaging van de uitstoot van broeikasgassen. Hoewel met allerlei Europese wetgeving al verbeteringen zijn doorgevoerd in het stadsvervoer, is er nog geen strategie ontwikkeld voor een specifiek communautaire aanpak.

In 2007 presenteerde de Europese Commissie het Groenboek over een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur¹⁰, dat ingaat op de vraag hoe een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur tot stand kan worden gebracht teneinde de economische ontwikkeling van steden en de daarmee gepaard gaande mobiliteitsvraag te verzoenen met de behoefte aan een leefbare omgeving en de noodzaak van milieubescherming. Op 9 juli 2008 nam het Europees Parlement een resolutie over dit Groenboek aan in afwachting van een vervolg in de vorm van een actieplan.

10 Groenboek - Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur - COM(2007) 551.

Omdat de Commissie nog geen concept-actieplan heeft voorgesteld en gelet op de beperkte tijd die resteert tot de Europese verkiezingen in juni 2009, heeft het Parlement besloten nog een initiatiefverslag op te stellen over specifieke maatregelen voor stadsvervoer op Europees niveau. Het Parlement stelt daarin voor om in agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners duurzame stadsvervoerplannen in te voeren voor algemene toepassing, een programma voor de modernisering van statistieken en databases over stedelijke mobiliteit bij Eurostat te starten, en een waarnemingspost voor stedelijke mobiliteit op te zetten. Verder benadrukt het Parlement de behoefte aan sterkere financiële ondersteuning door de EU.

Het overleg over stedelijke mobiliteit zal in de nieuwe zittingsperiode worden voortgezet.

Van vrij verkeer zonder grenzen naar een gemeenschappelijk luchtruim

De luchtgrenzen van de EU blijken moeilijker af te schaffen dan de landgrenzen. De Commissie gaf in het najaar van 1999 de eerste aanzet met een mededeling over 'de schepping van een gemeenschappelijk Europees luchtruim'¹¹. De wetgevende medebeslissingsprocedure tussen Parlement en Raad werd in april 2004 voltooid met de inwerkingtreding van een pakket van vier verordeningen – waaronder de kaderverordening, Verordening (EG) nr. 549/2004 – over de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, over de organisatie en het gebruik van het luchtruim en over de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging.

Hoewel het Parlement erkent dat de mededingingsregels van het EG-Verdrag niet van toepassing zijn op het luchtvervoer, heeft het zich met succes sterk gemaakt voor het instellen

11 COM(1999) 614



van een raadgevend comité voor de technische aspecten van de invoering van het gemeenschappelijk luchtruim en de opname van sancties bij niet-naleving van de regels. Het heeft ook concessies bewerkstelligd voor samenwerking tussen civiele en militaire gebruikers.

In de zesde zittingsperiode is het belangrijke doel van een versnelde totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim deels gehaald. De mondelinge vraag van de Commissie vervoer aan de Europese Commissie waarover in de plenaire zitting van 4 september 2007 werd gedebatteerd, ging in op een van de fundamentele kwesties, namelijk de noodzaak om de falende bottom-upbenadering – waarbij het aan de lidstaten werd overgelaten om functionele lucht-ruimblokken in te stellen (luchtroutes met een geoptimaliseerde organisatie van het luchtverkeer ter vermindering van het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen) – plaats te laten maken voor een proactievere EU-benadering. Daarop kondigde de Commissie een tweede fase aan op basis van prestatie en de mechanismen voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Tegelijkertijd besloot de Commissie maatregelen te nemen ten behoeve van een duurzamere en beter presterende luchtvaart (COM(2008)389). Zo ging het SESAR-programma voor een gemeenschappelijke technologische onderneming (aanvankelijk SESAME geheten) van start onder de auspiciën van Eurocontrol en met steun van de Commissie uit TEN-V-middelen. Dit programma moet in 2013 uitmonden in een modern Europees luchtverkeersbeveiligingssysteem als oplossing voor de huidige lappendeken van nationale luchtverkeersbeveiligingsystemen. Het luchtverkeer is het voorbije decennium met meer dan 50% toegenomen. Eurocontrol schat dat het aantal vluchten in Europa momenteel ongeveer 8,5 miljoen per jaar is (en in 2020 zal zijn gestegen naar 17 miljoen). Op topdagen kunnen er wel 30 000 vluchten worden uitgevoerd, tussen ongeveer 130 luchthavens; 80% daarvan

is binnen Europa. De gemiddelde afstand is 826 km. In 2007 werden ruim 790 miljoen passagiers geregistreerd, van wie er 520 miljoen binnen de EU vlogen, en werd 12,5 miljoen ton vracht vervoerd. Sinds de invoering van de interne markt in 1993 zijn er meer dan dertig nieuwe luchtvaartmaatschappijen bijgekomen (met name low-budgetmaatschappijen, die hun capaciteit met 25% per jaar opvoeren).

Ingevolge de in juni 2008 voorgestelde herziening van het gemeenschappelijke luchtruim (SES-II) zou het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), dat sinds 2003 in Keulen actief is (en waarin ook vier niet-EU-landen zijn vertegenwoordigd), de grootst mogelijke mate van milieubescherming moeten waarborgen en zich bezig dienen te houden met cruciale veiligheidskwesties (inspecties, programma's voor opleiding en normalisatie, standaardluchtwaardigheidsbewijzen, vergunningen voor vervoerders van derde landen en instrumenten voor de controle van de veiligheid van de luchtvaartuigen van deze vervoerders in het kader van het SAFA-programma).

Het Parlement steunt in zijn op 25 maart 2009 aangenomen verslag de twee door de Commissie gepresenteerde wetgevingsconcepten in het tweede wetgevingspakket voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk luchtruim (2008): de wijziging van de verordening betreffende het gemeenschappelijk luchtruim en de wijziging van de verordening betreffende het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Het zojuist genoemde verslag van het Euro-

pees Parlement, over de prestatie en duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel, strookt in het bijzonder met het voorstel om het EASA de bevoegdheid te geven tot bewaking van het gehele Europese luchtvaartstelsel. Het verslag bevestigt het door het Parlement gezochte compromis, met name ten aanzien van de communautaire prestatiedoelstellingen (op de belangrijke gebieden van veiligheid, milieu, capaciteit en winstgevendheid) die de Commissie had vastgesteld na overleg met de desbetreffende niet-overheidsactoren. Verder stelt het bindende doelen voor verlener van luchtvaartdiensten en bepaalt het de instelling van functionele luchtvaartblokken. In algemene zin leidt het tot een flexibel net van homogene blokken die zijn aangepast aan de behoeften van het luchtverkeer en die landsgrenzen overschrijden.

Het Europees Parlement voorziet dat het tweede wetgevingspakket voor een gemeenschappelijke ruimte aan het einde van de zesde zittingsperiode hetzelfde kan brengen voor het Europese luchtruim als Schengen destijds voor het vrije verkeer van personen binnen de EU. Tijdens de volgende zittingsperiode zal het Parlement zelfs moeten toezien op concrete invulling van het idee van een gemeenschappelijk luchtruim, in alle diverse onderdelen, ook het technologische aspect in het kader van SESAR. Er moet een efficiënter net van routes worden opgezet om de prestaties van de luchtvaartmaatschappijen te verbeteren, de uitstoot terug te dringen en de capaciteit op te voeren. In dit verband zal een coördinator van functionele luchtvaartblokken worden aangesteld die, ongeveer zoals de acht die al actief zijn voor het TEN-V, elke drie maanden verslag uitbrengt aan het Parlement. De oprichtingsverordening bevat al een tijdschema voor de uitvoering van de geplande maatregelen. Het Europees Parlement meent dat de uitvoeringsbepalingen zouden moeten worden gepresenteerd in een gepast tijdschema, en het heeft verzocht om een consistente routekaart voor de eigenlijke opstelling van de uitvoeringsbepalingen, met inachtneming van hun prioriteiten en onderlinge samenhang. Het Europees Parle-

ment stelt in het bijzonder voor dat alle partijen hun politieke agenda afstemmen op het technologische kader en streven naar een versnelde totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim in volledige overeenstemming met de ontwikkelingsfase van SESAR, ten einde vanaf 2014 maximaal te kunnen profiteren van de uitvoeringsfase.

Anderhalf jaar na de inwerkingtreding van de nieuwe verordening zal de Commissie aan Parlement en Raad een evaluatief verslag moeten overleggen over de gevolgen van het gemeenschappelijke luchtruim op juridisch, veiligheids-, industrieel, economisch en maatschappelijk gebied, met aandacht voor de ontwikkelingen in de functionele luchtvaartblokken en in de beschikbare technologie. Voor het behalen van de geplande doelen is een vergelijkbare referentieperiode vastgesteld. **In de volgende zittingsperiode zal het Parlement er voorts op moeten toezien dat er onafhankelijke nationale toezichthouders komen voor de veiligheid van het gemeenschappelijke luchtruim en de prestatie-eisen, evenals een adviesorgaan bestaande uit belanghebbenden bij de luchtvaartveiligheid om de Commissie met adviezen bij te staan.**



De rechten van passagiers

Kort voor het einde van de vorige zittingsperiode keurde het Parlement in eerste lezing de Commissievoorstellen goed over de rechten van passagiers in de sectoren autobussen/ touringcars en zeescheepvaart, met inbegrip van passagiers met beperkte mobiliteit en invalide passagiers.

Deze voorstellen maken deel uit van de doelstelling van de Commissie om de rechten van passagiers in de luchtvaart- en spoorwegsectoren uit te breiden naar andere vervoerssectoren. De achterliggende gedachte is de passagiersrechten vast te leggen om de andere wijzen van vervoer aantrekkelijker te maken en het vertrouwen van de passagiers te verhogen, evenals om gelijke voorwaarden te scheppen voor vervoerders uit verschillende lidstaten en voor verschillende vervoerswijzen. Als de Commissie vervoer en toerisme besluit tot tweede lezing van deze voorstellen, vindt de tweede lezing door het Parlement plaats in de nieuwe zittingsperiode.

Voorts heeft de Commissie laten weten dat zij voornemens is een verslag te publiceren in de eerste helft van 2009 waarin zij een overzicht geeft van de huidige passagiersrechten in de luchtvaartsector; om een dergelijk verslag had de Commissie vervoer en toerisme al lange tijd en veelvuldig gevraagd.

Omzetting en tenuitvoerlegging van bestaande wetgeving

In diverse resoluties over beter wetgeven heeft het Europees Parlement aangegeven dat het nauwer wil toezien op de omzetting en tenuitvoerlegging van bestaande wetgeving, in het bijzonder via parlementaire commissies.

In vergelijking met andere commissies behandelt de Commissie vervoer en toerisme een groot aantal wetgevingsvoorstel-

len. Zoals hiervoor aangegeven, zijn de laatste tijd belangrijke wetgevingsinstrumenten op het gebied van vervoer in de EU aangenomen, hoewel sommige daarvan nog in afwachting zijn van gepaste omzetting of tenuitvoerlegging in een aantal lidstaten (bijvoorbeeld het pakket voor veiligheid op zee en het spoorpakket). Naast het uitbrengen van verslagen over nieuwe wetgeving zal in de toekomst het bewaken van de toepassing van bestaand communautair recht steeds belangrijker worden voor de Commissie vervoer en toerisme. Een van de manieren waarop dit gestalte zou kunnen krijgen, is het benoemen van Rapporteurs voor tenuitvoerlegging of het periodiek gelegenheid bieden tot het stellen van vragen over tenuitvoerlegging en omzetting, zoals overeengekomen tijdens de Conferentie van voorzitters van september 2008.

TOEKOMSTIGE DOSSIERS

De toekomst van het vervoer

De Europese Commissie heeft onlangs de aanzet gegeven tot een debat over de belangrijkste uitdagingen en kansen voor de vervoerssector op de lange termijn (twintig tot veertig jaar). Verder heeft zij de publicatie van een mededeling over het vooruitzicht op de middellange termijn aangekondigd, die zij in de zomer van 2009 verwacht goed te keuren.

In maart 2009 presenteerden drie focusgroepen, over respectievelijk de economie en de samenleving, het milieu en technologie, en infrastructuur en logistiek, een eerste verslag met een scenario van enkele mogelijke ontwikkelingen en uitdagingen in de periode tot 2050, zoals versterking van de mondialisering en de mobiliteitsvraag, verstedelijking, vergrijzing, klimaatverandering, vervuiling en congestie.

Technologische doorbraken op de gebieden energie, vervoer en communicatie zullen veranderingen brengen in het alledaagse leven die waarschijnlijk positief zijn, maar die ook negatieve gevolgen kunnen hebben voor het vervoerssysteem. Het EU-vervoersbeleid zal een antwoord moeten bieden op die uitdagingen via nieuwe beleidsinitiatieven. Aangezien de termijn van het huidige Witboek in 2010 afloopt, kan deze mededeling worden gezien als eerste stap naar de aansluitende periode. Er bestaat nog altijd veel onzekerheid over de toekomst van het vervoer. De interacties tussen de voor het vervoer bepalende factoren zijn complex, technologische ontwikkelingen laten zich moeilijk voorzien en externe factoren zoals economische en geopolitieke ontwikkelingen of de gevolgen van klimaatverandering zijn niet eenvoudig te voorspellen. Er lijkt evenwel brede consensus over te bestaan dat het EU-vervoersbeleid in een overgangsfase naar een nieuw vervoerssysteem is beland en nu rekening zal moeten houden met de komende uitdagingen. In die zin is men het er wel over eens dat de Europese Unie behoefte heeft aan een duidelijke visie op hoe een duurzaam Europees vervoerssysteem er op de middellange en lange termijn uit zou moeten zien. Die visie dient ideeën en voorstellen aan te dragen voor:

- toekomstige mobiliteitsbehoeften en de bepalende factoren daarvoor;
- leefbare steden en een nieuwe cultuur voor mobiliteit in steden;
- individuele mobiliteit die onafhankelijk is van conventionele energiebronnen;
- technische mogelijkheden voor een nieuwe generatie aandrijfsystemen en de in verband daarmee in te stellen overgangperiodes;
- overgang naar een geïntegreerd vervoerssysteem;

- toekomstig beleid inzake vervoersinfrastructuur;
- externe kosten, tariefstelsels en maatregelen voor een grotere efficiëntie;
- openstelling, inrichting en regulering van toekomstige vervoersmarkten;
- begrip en beheer van de voor de vervoersvraag bepalende factoren;
- gedragsverandering;
- betere vormen van informatietechnologie voor een efficiëntere toepassing en integratie van vervoersnetten;
- veiligheid en beveiliging;
- prioriteiten op middellange en lange termijn op het gebied van onderzoek en technologische ontwikkeling (OTO) voor het vervoer.

Dit belangrijke debat is net begonnen en zal in de nieuwe zittingsperiode intensief worden voortgezet.

De toekomst van het TEN-V

Het Groenboek van februari 2009 over de herziening van het TEN-V-beleid¹² is bedoeld om de communautaire maatregelen af te stemmen op de nieuwe uitdagingen van de EU, in het bijzonder de bestrijding van de klimaatverandering, de sociale en economische doelstellingen van de strategie van Lissabon en de rol die de EU internationaal kan vervullen voor een betere verbinding tussen de Europese infrastructuur en

12 COM(2009) 44

die van haar burens en de rest van de wereld. De Commissie stelt voor de integratie van het netwerk te versterken door beter gebruik te maken van gecombineerde vervoerswijzen, zowel voor passagiers als voor goederen, het gebruik van intelligente vervoerssystemen te optimaliseren en technologische innovatie te bevorderen.

Daarnaast spoort het Parlement sinds 2007 de Commissie aan om onmiddellijk werk te maken van het opstellen van langetermijndoelen en -antwoorden (voor de periode na 2010) ten behoeve van een geïntegreerde benadering van het toekomstige Europese vervoersbeleid. In april 2009 heeft het Parlement in reactie op het Groenboek van de Commissie een resolutie over dit onderwerp goedgekeurd. Het benadrukt daarin het belang van de kosten/batenanalyse, het duurzaamheidsbeginsel en de Europese meerwaarde van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten. Op dit punt stelt het Europees Parlement dat, vanuit ecologisch en economisch standpunt bezien, multimodale vervoersconcepten, waarbij op bepaalde routes moet worden gereisd met verschillende vervoersmiddelen, veelal de enige levensvatbare en duurzame mogelijkheid zijn voor de toekomst. De resolutie roept de lidstaten op om groene corridors, spoorvrachtwegnetwerken, het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor (TENGS), de corridors voor het Europees beheersysteem voor spoorvervoer (ERTMS), maritieme snelwegen, zoals de kustvaart, en bestaande waterwegen met veel capaciteit per oppervlakte-eenheid te integreren in een intermodaal TEN-V-concept, dat is gebaseerd op geplande acties ten gunste van milieuvriendelijker, minder olie verbruikende en veiliger vervoersmodaliteiten. Het Europees Parlement is voorstander van een totaalbenadering en beschouwt het EuroVelo-initiatief en de historische fietsroute langs het voormalige IJzeren Gordijn als kansen om de Europese grensoverschrijdende fietsinfrastructuur te bevorderen. Verder vraagt het om meer aandacht voor regionale transnationale treinverbindingen.

Gelet op de tussentijdse evaluatie van het financieel kader van de EU en tevens met het oog op de huidige discussie over het EU-herstelplan, heeft het Europees Parlement opgemerkt dat het investeren in de vervoersinfrastructuur een belangrijke manier is om de economische en financiële crisis het hoofd te bieden. Het Parlement heeft daarom bij de Commissie aangelegdrongen op bespoediging van de infrastructuurprojecten die samenhangen met het TEN-V en die worden gefinancierd uit de structuur- en/of cohesiefondsen.

Daarnaast heeft het Parlement aangegeven van de Raad meer coherentie tussen verzoeken om TEN-V-projecten en besluiten over TEN-V-begrotingen te verwachten, en heeft het lidstaten opgeroepen hun investeringsprioriteiten opnieuw te beoordelen teneinde meer voortgang te kunnen maken met de TEN-V-projecten onder hun verantwoordelijkheid, met name in grensoverschrijdende gedeelten.

Het Europees Parlement heeft zich derhalve uitgesproken voor heroverweging van de TEN-V-begroting door de lidsta-



ten in het kader van de tussentijdse evaluatie van de financiële vooruitzichten in 2009-2010.

Verwacht kan worden dat het debat over de toekomst van het TEN-V en de financiering ervan vanaf 2014 een centrale plaats zal innemen in het overleg tijdens de nieuwe zittingsperiode.

Strategie zeevervoer tot 2018

In januari 2009 presenteerde de Commissie een mededeling over de belangrijkste strategische doelstellingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018¹³, waarin zij de voornaamste strategische opties voor het Europese zeevervoersbeleid tot 2018 beschrijft. Deze mededeling gaat in op de belangrijkste actiegebieden, inclusief een breed spectrum van uitdagingen, zoals:

- *De toekomst van de Europese scheepvaart in geglobaliseerde markten:* hoe om te gaan met de toenemende concurrentiedruk in de internationale scheepvaart en hoe gelijke voorwaarden te scheppen voor het zeevervoer? Hoe kan de EU de drijvende kracht worden voor verandering naar een algemeen internationaal regelgevingskader voor de scheepvaart?
- *Personele middelen, zeemanschap en maritieme knowhow:* wat te doen aan het groeiend tekort aan vaklui? Mogelijke maatregelen zijn het aantrekkelijker maken van maritieme beroepen, het verbeteren van de werkgelegenheid onder zeevarenden, het bevorderen van levenslange loopbanen in de maritieme clusters en het verbeteren van het imago van de scheepvaart. Andere voorgenomen maatregelen

zijn het ten uitvoer leggen van het IAO-Verdrag betreffende maritieme arbeid en het verbeteren van onderwijs en opleiding voor bemanningen.

- *Scheepvaartskwaliteit:* diverse EU-maatregelen voor een groenere scheepvaart om de langetermijndoelstelling van afval- en emissievrij zeevervoer te verwezenlijken. Maatregelen ter verbetering van de veiligheid op zee en mogelijkheden voor de verhoging van de maritieme beveiliging om terrorisme en piraterij te voorkomen.
- *Het potentieel van de korte vaart:* hoe om te gaan met de voorspelde toename van de omvang van het zeevervoer? Hoe te zorgen voor de juiste combinatie van maatregelen om te bereiken dat havens hun functie van toegangspoort efficiënt kunnen vervullen? Als mogelijke oplossingen



13 COM(2009) 8 definitief

worden voorgesteld instelling van een Europese zeevervoersruimte zonder grenzen, volledige uitvoering van het project „snelwegen op zee”, en bevordering van de modernisering en uitbreiding van infrastructuurprojecten voor de verbinding tussen haven en achterland door middel van de juiste voorwaarden voor het aantrekken van investeringen, en via EU-financieringsprogramma's.

- *Maritiem onderzoek en innovatie*: de Commissie stelt voor innovatie en technologisch onderzoek en ontwikkeling in de scheepvaart te bevorderen om de energie-efficiëntie van schepen te verhogen, de milieugevolgen te beperken en een betere kwaliteit van leven op zee te bieden. Een ander voorstel is het tot stand brengen van een referentiekader voor de „e-Maritime”-diensten op Europees en wereldniveau.

In de komende vijf jaar presenteert de Commissie naar alle waarschijnlijkheid diverse voorstellen in verband met de in voornoemde mededeling beschreven belangrijkste actiegebieden.



WIE WIJ ZIJN

Beleidsafdelingen voeren onderzoek uit om parlementaire organen bij te staan in de uitvoering van hun wetgevende en institutionele taken. Zij zijn in 2004 in het leven geroepen bij een besluit van het Bureau om de onderzoekstaak binnen de parlementaire activiteiten op zich te nemen en de ondersteuning van de commissies te verbeteren. De voornaamste doelstelling van de beleidsafdelingen is het voorzien in alle middelen die nodig zijn voor een beter wetgevingsproces. Op dit moment zijn er vijf Beleidsafdelingen, die gezamenlijk alle taakgebieden van de parlementaire commissies en overige organen bestrijken: Economisch en wetenschappelijk beleid (beleidsafdeling A), Structuur- en cohesiebeleid (beleidsafdeling B), Rechten van de burger en constitutionele zaken (beleidsafdeling C), Begrotingszaken (beleidsafdeling Budg), Externe betrekkingen (Beleidsafdeling Expo).

Beleidsafdeling B: Structuur- en cohesiebeleid bestrijkt de volgende gebieden: landbouw en plattelandontwikkeling, cultuur en onderwijs, visserij, regionale ontwikkeling en vervoer en toerisme.

INTERNE OF EXTERNE EXPERTISE

In expertise kan intern of extern worden voorzien. Wanneer Beleidsafdeling B een verzoek van een parlementaire commissie ontvangt, onderzoekt zij of interne beantwoording mogelijk is. In veel gevallen worden de benodigde documenten geproduceerd door beheerders van Beleidsafdeling B zelf. Waar dit niet mogelijk is, schrijft de Beleidsafdeling openbare aanbestedingen uit, waarvan de termijn en de mate van complexiteit variëren. De aanbestedingen worden georganiseerd en beheerd door beheerders van Beleidsafdeling B met strikte inachtneming van de beginselen van het Financieel Reglement: transparantie, non-discriminatie en gezond financieel beheer.

WAT WIJ BIEDEN

Beleidsafdeling B biedt een breed scala van onderzoeksdiensten op maat om te voorzien in de behoeften van de Commissie vervoer en toerisme. Hieronder volgt een korte beschrijving van de diverse mogelijkheden binnen het aanbod.

Achtergrondnota's

Een achtergrondnota is een beknopte bijdrage over kwesties die verband houden met de werkzaamheden van de Commissie vervoer en toerisme en/of actuele zaken. Dit instrument dient meestal ter ondersteuning bij het opstellen van een verslag, bij officiële bezoeken van delegaties of bij de organisatie van belangrijke evenementen over Europese zaken.

Interne nota's worden door Beleidsafdeling B snel en met grote flexibiliteit geproduceerd. Indien een onderwerp zeer technisch is of indien er nog weinig onderzoek naar is gedaan, kunnen ook externe deskundigen worden ingehuurd. De selectie van externe deskundigen geschiedt via openbare aanbestedingen.

Studies

Studies zijn diepteanalyses, in het algemeen in verband met een nieuw wetgevingsvoorstel of een initiatiefverslag. Studies zijn het meest gebruikte instrument. Ze worden geproduceerd door deskundigen die door Beleidsafdeling B worden geselecteerd via openbare aanbestedingen. Wegens de contractuele aard is met studies meer tijd gemoeid. In het algemeen worden studies gepresenteerd aan de Commissie vervoer en toerisme. In een enkel geval zijn zij aanleiding voor openbare hoorzittingen, waarbij Beleidsafdeling B eveneens ondersteuning kan bieden.

Effectbeoordelingen

Indien dit nodig is voor een behoorlijk wetgevingsproces, kunnen commissies verzoeken om een beoordeling van de effecten van inhoudelijke wijzigingen van wetgevingsvoorstellen. Ook kunnen zij vragen om een effectbeoordeling van de tenuitvoerlegging van Europese wetgeving in de diverse lidstaten. Deze beoordelingen worden uitgevoerd door externe deskundigen.

Workshops

De workshops hebben als doel onafhankelijke expertise te bieden in de vorm van een schriftelijke bijdrage die mondeling wordt gepresenteerd en met parlementsleden en andere deskundigen wordt besproken. In het kader van workshops kan ook worden verzocht om nota's en studies als achtergronddocumenten voor een commissiebespreking.

Deskundigenpanels

Een deskundigenpanel is een groep externe deskundigen die is samengesteld om leden periodiek te voorzien van schriftelijke bijdragen, meestal in de vorm van korte briefingnota's. Waar nodig wonen deskundigen commissievergaderingen bij om nadere informatie en adviezen te verstrekken. Documenten en verslagen van deze vergaderingen worden gewoonlijk beschikbaar gesteld als verslagen en zijn in te zien op de intranetsite van Beleidsafdeling B.

Infopagina's

De infopagina's geven een algemeen overzicht van de activiteiten van de EU en het Parlement en zijn bedoeld voor een breed publiek. De **Infopagina's over de Europese Unie** behoren tot de populairste publicaties van het Europees Parlement en de online versie is een van de meest bezochte onderdelen van de europarl-website.

Elke infopagina gaat over een specifiek onderwerp. De pagina's worden opgesteld door de beheerders van de Beleidsafdeling en de coördinatie wordt verzorgd door een redactiecommissie. De infopagina's zijn via internet in het Engels, Frans en Duits te raadplegen. Verder zijn er gedrukte exemplaren verkrijgbaar in het Engels, Frans, Duits, Italiaans, Pools

en Spaans, samen met een cd-rom in 21 talen (aan te vragen bij de Distributiedienst van het Parlement).

HET INDIENEN VAN EEN VERZOEK

Parlementaire commissies kunnen verzoeken om de expertise die zij nodig hebben op basis van hun beleidsprioriteiten (verslagen, hoorzittingen, delegaties enz.). Wanneer de coördinatoren besluiten dat expertise nodig is, moet de Commissie vervoer en toerisme een schriftelijk verzoek indienen bij Beleidsafdeling B.

Verzoeken van afzonderlijke leden van de Commissie vervoer en toerisme moeten worden gericht aan de coördinator van de desbetreffende fractie, die een voorstel voor een besluit kan doen in de bijeenkomst van de coördinatoren of middels een door het secretariaat van de Commissie vervoer en toerisme georganiseerde schriftelijke procedure.

GEMIDDELDE TERMIJNEN

De termijnen hangen af van de complexiteit van de verlangde expertise. De gebruikelijke termijn voor een nota is drie tot zes weken. Externe expertise wordt geboden op contractbasis, wat betekent dat de termijnen langer zijn. Een redelijke termijn zou in dit geval zijn tussen vier en twaalf maanden. Heeft u een specifiek verzoek, neem dan contact met ons op voor een schatting van de benodigde tijd.

BESCHIKBARE BEGROTING

Aan parlementaire commissies wordt een jaarbegroting toegewezen voor de financiering van de diverse, extern uit te voeren onderzoekswerkzaamheden. Het begrotingsbedrag

neemt toe met de grootte van de commissie, die er gebruik van kan maken zonder voorafgaande toestemming van andere parlementaire organen. In 2008 bedroeg de begroting voor externe expertise van de Commissie vervoer en toerisme 407 000 euro.

ONS KWALITEITSHANDVEST

Beleidsafdeling B biedt een breed scala van onderzoeksdiensten, die een essentiële rol spelen bij de ondersteuning van de parlementaire activiteiten.

Onze grondbeginselen zijn integriteit, onafhankelijkheid en kwaliteit. Integriteit betekent dat wij consequent de hoogste ethische beginselen en beroepsnormen in acht nemen. Onafhankelijkheid betekent dat wij gedegen deskundig advies uitbrengen zonder enige vorm van druk. En kwaliteit betekent dat wij ons richten naar de hoogste normen voor professionele excellentie.

Deze beginselen liggen ten grondslag aan onze cultuur van excellentie en verantwoording, en geven vorm aan de controle-instrumenten en procedures waar wij ons dagelijks door laten leiden.

Wij hanteren consequent de hoogste beroepsnormen – met betrekking tot een onafhankelijke, ethisch verantwoorde werkwijze en alle overige professionele vereisten – en wij volgen een gedragscode die het vertrouwen van de leden versterkt en hun reputatie verstevigt. Vanuit deze houding delen wij onze kennis en ervaring met andere instellingen, nationale parlementen, wetenschappelijke gemeenschappen en plaatselijke belanghebbenden.

Het bewaren van het vertrouwen van de leden en parlementaire organen is een van onze hoogste prioriteiten en is in

laatste instantie mede bepalend voor ieder aspect van onze werkzaamheden.

ONZE BRONNEN EN CONTACTGEGEVENS

Al onze documenten, met uitzondering van vertrouwelijke stukken, kunnen online of in de bibliotheek worden geraadpleegd.

Internet

<http://www.europarl.europa.eu/studies>

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → **Directorate B** → **Policy Department B**

Infopagina's

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Onze catalogus van publicaties is in te zien op onze homepage (via intranet).

Gedrukte exemplaren zijn op verzoek verkrijgbaar. Op de derde verdieping van het ASP-gebouw kunt u terecht voor exemplaren van onze jongste publicaties.



Iedere maand verspreiden wij een elektronische Nieuwsbrief met een overzicht van onze laatste publicaties en gebeurtenissen.

Feedback is altijd welkom.

Voor feedback, informatieaanvragen of een abonnement op onze Nieuwsbrief kunt u ons een e-mail sturen:

poldep-cohesion@europarl.europa.eu



Ter ondersteuning van het overleg binnen de Commissie vervoer en toerisme en de diverse beleidsbesprekingen heeft Beleidsafdeling B een aantal studies en nota's geproduceerd. De studies zijn gewoonlijk in het Engels verkrijgbaar en veelal ook in andere talen, zoals Frans en Duits.

Hieronder vindt u enkele voorbeelden van deze documenten. Het volledige overzicht kan worden ingezien op onze intranetpagina.

Nota's:

- **De uitdaging van de klimaatverandering voor structuurbeleid en cohesie:** Een in brede kring verspreide interne nota vooruitlopend op Agora (een jaarlijkse bijeenkomst van het Europees Parlement en het maatschappelijk middenveld).
- **Eurovignet III: Recente ontwikkelingen en beleidsalternatieven op de middellange termijn:** Deze briefingnota behandelt de voorgestelde EU-richtlijn tot wijziging van Richtlijn 1999/62 betreffende het in rekening brengen van externe kosten voor zware vrachtvoertuigen. De nota vergelijkt eerst het Commissievoorstel met de conclusies van het Handboek over de schatting van externe kosten in de vervoerssector. Vervolgens wordt ingegaan op de meest controversiële kwesties, zoals de keuze van de componenten van externe kosten, de behandeling van de kosten van congestie, de behandeling van maxima, de invulling van het vervoersnet en het gebruik van inkomsten. Ten slotte worden enkele vooruitzichten en beleidsalternatieven voor de middellange termijn geboden. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT)
- **„Open luchtruim“-overeenkomst tussen Europa en de Verenigde Staten:** Deze briefingnota gaat in op de belangrijkste onderdelen en voordelen van de op 30 april 2007 in Washington ondertekende overeenkomst tussen de EU en de VS. Deze onlangs in werking getreden overeenkomst voorziet in de volledige openstelling van het luchtruim tussen de partijen aan weerszijden van de Atlantische Oceaan. (EN - FR)
- **Externe kosten van het zeevervoer:** Deze nota evalueert de totale en specifieke externe kosten van het zeevervoer. De analyse betreft de volgende drie belangrijke externe factoren: a) de verontreiniging van de zee (lozingen op zee); b) de kwaliteit van de lucht (emissies in de atmosfeer); en c) klimaatverandering (broeikasgassen). Daarnaast worden de

fysieke gevolgen gekwantificeerd voor een tweede groep factoren waarvoor geen geldwaarden voorhanden zijn: d) verbruik van hulpbronnen; en e) vast (vuilnis) en vloeibaar (slib) afval. De briefingnota evalueert ook illegale lozingen. Het laatste hoofdstuk bevat aanbevelingen voor kostenefficiënte en veelbelovende maatregelen om de externe kosten van het zeevervoer te beperken/internaliseren. (DE - EN - FR)

- **Normalisatie en keurmerken voor toeristische diensten in Europa:** Deze nota biedt een overzicht van bestaande kwaliteitsnormen en keurmerken binnen de EU en evalueert het potentieel voor Europabrede regelingen. De nadruk ligt op accommodatie en op keurmerken voor hotels, maar andere aspecten van het toerisme komen ook aan bod. (DE - EN - FR - IT)

Studies:

- **De berekening van externe kosten in de vervoerssector:** De internalisering van externe kosten in de vervoerssector is een van de grootste uitdagingen binnen het Europese vervoersbeleid van de komende jaren. Deze studie geeft een beknopt overzicht van de belangrijkste en jongste onderzoeken naar externe kosten, noemt de sterke en zwakke punten van de diverse benaderingen en analyseert het huidige werk van het Directoraat-generaal Energie en vervoer: het IMPACT-handboek over een schatting van de externe kosten in de vervoerssector en het pakket Groener vervoer. (EN)
- **Het Europese fietsrouteproject EuroVelo: Uitdagingen en kansen voor duurzaam toerisme:** Deze studie evalueert de uitdagingen en kansen voor het tot stand brengen van een net van toeristische fietsroutes door Europa. Centraal staat EuroVelo, een net van twaalf langeafstandsroutes beheerd door de European Cyclists' Federation, dat momenteel in diverse landen tot stand wordt gebracht door allerlei partners. De studie bespreekt de markt voor fietstoerisme in Europa en presenteert een model voor de vraag naar EuroVelo. Tevens wordt aandacht besteed aan het meenemen van de fiets in de trein. Tenslotte wordt het potentieel van de fietsroute langs het voormalige IJzeren Gordijn geëvalueerd.
- **De veranderende rol van Europese zeehavens binnen de mondiale maritieme logistiek:** In deze studie wordt ingegaan op de aanzienlijke veranderingen op de marktomstandigheden voor handel over zee in de voorbije vijftien jaar. Globalisering, offshoring en de ongekende toename van het gebruik van containers hebben het vervoer over zee

en logistieke ketens een andere aanblik gegeven. Deze studie beoogt de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de zeehavens toe te lichten en aanbevelingen te formuleren voor het Europees Parlement. (DE - EN - FR - IT)

- **Tarieven voor goederenvervoer over de weg in EU-lidstaten en Zwitserland:** Deze studie bevat een diepteanalyse van het bestaande heffingenstelsel voor vrachtwagens in de Europese Unie en Zwitserland. Er wordt een algemeen beeld gegeven van de stelsels die op dit moment in werking zijn en het effect ervan in het licht van de voorgestelde toestandbrenging van de Eurovignet-richtlijn, het debat over klimaatverandering en de verwachte toename van het goederenvervoer over de weg. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL)
- **De gevolgen van de groeiende Europese sector van low-budgetmaatschappijen:** Deze studie analyseert het effect van de veranderingen op de luchtvervoersmarkt vanwege de opkomst van goedkope luchtvaartmaatschappijen. Gebleken is dat deze ontwikkeling belangrijke gevolgen heeft gehad voor gevestigde luchtvaartmaatschappijen, voor de belangrijkste luchthavens en ook voor de intra- en intermodale concurrentie, het toerisme in Europa, passagiersstromen en regionale ontwikkeling. (DE - EN - FR)
- **Energie- en milieuaspecten van het vervoersbeleid:** Deze studie inventariseert economisch en politiek haalbare maatregelen voor een substantiële verbetering van de energie-efficiëntie en beperking van de negatieve gevolgen van vervoersactiviteiten. Het onderzoek is gebaseerd op grondig literatuuronderzoek van recente statistische gegevens, studies, nota's enz. die de diverse effecten en gevolgen analyseren van de emissies veroorzaakt door verschillende vervoersmodaliteiten en van de aanbevelingen voor de aanpak van daarmee samenhangende problemen. Het literatuuronderzoek mondt uit in een overzicht van de meest belovende en kostenefficiënte maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn, waarbij de aandacht in het bijzonder uitgaat naar energie en nieuwe technologische ontwikkelingen. (DE - EN - ES - FR - IT)
- **Het effect van olieprijschommelingen op het vervoer en aanverwante sectoren:** In deze studie wordt nagegaan hoe het goederenvervoer wordt beïnvloed door substantiële schommelingen in de olieprijsen. Er wordt gekeken naar de respons van expediteurs in de diverse vervoerssectoren. Aan de hand van de stijgende olieprijsen in de eerste helft van 2008 wordt een empirische analyse van de reacties in de vervoerssectoren uitgevoerd. (EN).



Online-bronnen:

EUROPEES PARLEMENT

Commissie vervoer en toerisme

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

E-studies

<http://www.europarl.europa.eu/studies>

Infopagina's

<http://www.europarl.europa.eu/infopagina's>

Bibliotheek

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

EU-INSTELLINGEN EN -ORGANEN

Europese Commissie (Vervoer)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Europese Commissie (Toerisme)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Comité van de Regio's

<http://www.cor.europa.eu>

Europees Economisch en Sociaal Comité (afdeling ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Europese Investeringsbank

<http://www.eib.org>

Eurostat (Vervoer)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/introduction>

Eurostat (Toerisme)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/tourism/introduction>

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Europees Spoorwegbureau (ERA)

<http://www.era.europa.eu>

Europees Milieuagentschap (EMA)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Uitvoerend Agentschap voor het trans-Europees Vervoersnet (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

De Europese GNSS-toezichtautoriteit (GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

EU-WETGEVING

Waarnemingspost voor wetgeving van het Europees Parlement

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex – follow-up van het besluitvormingsproces tussen de instellingen

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=nl>

Geldende EU-wetgeving

<http://eur-lex.europa.eu/nl/legis/20090501/chap07.htm>

Overzicht van het EU-vervoersbeleid

http://europa.eu/pol/trans/index_nl.htm

BELANGHEBBENDEN, NGO'S EN DENKTANKS

Europese Raad voor de veiligheid van vervoer (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

Europese Federatie voor vervoer en milieu (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Internationale Wegvervoerorganisatie (IRU)

<http://www.iru.org/>

Internationale Federatie van Automobilisten (FIA) - Europees Bureau

<http://www.fiabrussels.com/>

Europese Federatie van autoproducenten (ACEA)

<http://www.acea.be>

Vereniging van Europese Licentiehouders van Tolwegen (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER)

<http://www.cer.be>

European Rail Infrastructure Managers (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Vereniging van de Europese spoorwegrijverheid (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Internationale Unie van het openbaar vervoer (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Airports Council International

<http://www.aci-europe.org>

European Regions Airline Association (ERA)

<http://www.eraa.org>

European Cockpit Association (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Organisatie van Europese zeehavens (ESPO)

<http://www.espo.be>

Organisatie van Europese particuliere havenexploitanten (Feport)

<http://www.feport.be>

Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Confederation of European Shipmasters' Associations

<http://www.cesma-eu.org>

Europese Vereniging van zeeloodsen

<http://empa-pilots.org>

Europese Organisatie voor de promotie van de binnenvaart (INE)

<http://www.inlandnavigation.org>

Europese intermodale associatie (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Europese verladersonorganisatie (ESC)

<http://www.europeanshippers.com>

Europees Verbindingscomité van expediteurs en bemiddelaars bij het vervoer in de Gemeenschappelijke Markt (CLECAT)

<http://www.clecat.org>

Europese Vereniging van expresvervoerders

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Europees coördinatiecentrum voor vervoersinformatica en telematica)

<http://www.ertico.com>

ONDERZOEK OP HET GEBIED VAN VERVOER

EU-onderzoek:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Transport Research Knowledge Centre (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS-overzicht van onderzoek op het gebied van vervoer

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet - Universitair netwerk

<http://transportnet.org>

ELTIS (European Local Transport Information service)

<http://www.eltis.org>

INTERNATIONALE ORGANISATIES

The International Transport Forum (OESO)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OESO (Toerisme)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Internationale Maritieme Organisatie (IMO)

<http://www.imo.org/>

Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA)

<http://www.iata.org>

Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)

<http://www.icao.int>

Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE)

<http://www.corte.be>

Internationale Arbeidsorganisatie (IAO)

www.ilo.org

Conferentie van de Verenigde Naties inzake handel en ontwikkeling (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

KAARTEN**Eurostat (Statistische kaarten)**

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Europees Milieuagentschap (kaarten en grafieken)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

NOTA

Europees Parlement

Praktische handleiding — Vervoer en toerisme

Luxemburg: Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen

2009 — 46 blz. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2840-8

Doi: 10.2861/70320

Waar kunt u EU-publicaties krijgen?

Betaalde publicaties:

- bij de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- bij uw boekhandel onder vermelding van titel, uitgever en/of ISBN-nummer;
- rechtstreeks bij een van onze verkoopagenten. U vindt de contactgegevens op <http://bookshop.europa.eu> of u kunt ze per fax aanvragen op +352 2929-42758.

Gratis publicaties:

- bij de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- bij de vertegenwoordigingen en delegaties van de Europese Commissie.
U vindt de contactgegevens op <http://ec.europa.eu> of u kunt ze per fax aanvragen op +352 2929-42758.

Rol

De beleidsondersteunende afdelingen zijn onderzoekseenheden die specialistisch advies verstrekken aan commissies, interparlementaire delegaties en andere parlementaire organen.

Beleidsterreinen

Landbouw en plattelandsontwikkeling
Cultuur en onderwijs
Visserij
Regionale ontwikkeling
Vervoer en toerisme

Documenten

Zie de website van het Europees Parlement: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

FOTO'S: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2840-8

