



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0189/2010

9.6.2010

VERSLAG

over een duurzame toekomst voor het vervoer
(2009/2096(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Mathieu Grosch

INHOUD

Blz.

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT **Error! Bookmark not defined.**

TOELICHTING **Error! Bookmark not defined.**

ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN
VOEDSELVEILIGHEID **Error! Bookmark not defined.**

ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE **Error!
Bookmark not defined.**

ADVIES VAN DE COMMISSIE REGIONALE ONTWIKKELING **Error! Bookmark not
defined.**

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE **Error! Bookmark not
defined.**

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over een duurzame toekomst voor het vervoer (2009/2096(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie "Een duurzame toekomst voor het vervoer: Towards an integrated, technology-led and user friendly system" (COM(2009)0279),
- gezien de conclusies van het voorzitterschap van de Raad van 17 en 18 december 2009 over de mededeling van de Commissie "Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruikersvriendelijk systeem (17456/09),
- gezien het door de Commissie voorgelegde Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen (COM(2001)0370),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld 'Europa duurzaam in beweging – Duurzame mobiliteit voor ons continent – Tussentijdse evaluatie van het Witboek over Vervoer 2001 van de Europese Commissie' (COM(2006)0314),
- gezien het Groenboek van de Commissie over marktconforme instrumenten voor milieu- en gerelateerde beleidsdoelstellingen (COM(2007)0140),
- onder verwijzing naar de Mededeling van de Commissie getiteld "Strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer" (COM(2008)0435),
- onder verwijzing naar de Mededeling van de Commissie getiteld "Groener vervoer" (COM(2008)0433),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld 'De wereldwijde klimaatverandering beperken tot 2 graden Celsius - Het beleid tot 2020 en daarna' (COM(2007)0002),
- gezien het door de Commissie voorgelegde Groenboek "TEN-V: op weg naar een beter geïntegreerd trans-Europees vervoersnetwerk ten dienste van het gemeenschappelijke vervoersbeleid" van 0044 februari 2009,
- gezien de mededeling van de Commissie van 16 december 2008, getiteld "Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen in Europa" (COM(2008)0886),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "De EU-agenda op het gebied van goederenvervoer: versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa" (COM(2007)0606),
- gezien de mededeling van de Commissie, het 'Actieplan Vrachtvervoerslogistiek' (COM(2007)0607),
- gezien de mededeling van de Commissie "Goederenlogistiek in Europa – Sleutel tot duurzame mobiliteit" (COM(2006)0336),

- gezien het verslag van de Commissie "Tweede verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt" (COM(2009)0676),
- gezien de mededeling van de Commissie "Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018" (COM(2009)0008),
- gezien de Mededeling en het actieplan van de Commissie met het oog op de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen,
- gezien de mededeling van de Commissie "Bestuur en ontwikkeling" (COM(2004)0453),
- gezien de mededeling van de Commissie "Mededeling inzake een Europees havenbeleid" (COM(2007)0616),
- gezien de mededeling van de Commissie "Naar een veiligere, schonere en meer doelmatige mobiliteit in Europa: Eerste verslag over 'De intelligente auto'" (COM(2007)0541),
- gezien de mededeling van de Commissie "Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid. Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: Een gedeelde verantwoordelijkheid" (COM(2003)0311),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Europees Nabuurschapsbeleid - Strategiedocument" (COM(2006)0074),
- gezien het Groenboek van de Commissie, getiteld "Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur" (COM(2007)0551),
- gezien de mededeling van de Commissie "Een gezamenlijk engagement voor de werkgelegenheid" (COM(2009)0490),
- onder verwijzing naar zijn resolutie van 10 maart 2010 over de EU 2020,
- onder verwijzing naar zijn resolutie van 12 april 2005 over de korte vaart¹,
- onder verwijzing naar zijn resolutie 29 september 2005 over het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid: Terugdringing van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid²,
- onder verwijzing naar zijn resolutie 18 januari 2007 over het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid - tussentijdse evaluatie³,
- onder verwijzing naar zijn resolutie van 12 juli 2007 over Europa duurzaam in

¹ PB C 33E van 9.2.2006, blz. 142.

² PB C 227E van 21.9.2006, blz. 609.

³ PB C 244E van 18.10.2007, blz. 220.

- beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent¹,
- onder verwijzing naar zijn resolutie van 12 juli 2007 over de uitvoering van het eerste spoorwegpakket²,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 5 september 2007 over goederenlogistiek in Europa - sleutel tot duurzame mobiliteit³,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 11 maart 2008 inzake een duurzaam Europees vervoersbeleid, rekening houdend met het Europees energie- en milieubeleid⁴,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 19 juni 2008 over de mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Naar een veiligere, schonere en meer doelmatige mobiliteit in Europa: Eerste verslag over "De intelligente auto"⁵,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 4 september 2008 over het goederenvervoer in Europa⁶,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 4 september 2008 over het Europees havenbeleid⁷,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 11 maart 2009 over groener vervoer en internalisering van externe kosten⁸,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 22 april 2009 over het Groenboek over de toekomst van het TEN-T-beleid⁹,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 23 april 2009 over het actieplan intelligente vervoerssystemen¹⁰,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 23 april 2009 over een actieplan inzake stedelijke mobiliteit¹¹,
 - gezien Verordening nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en van de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van de Verordeningen nr. 549/2004 (EG), nr. 550/2004 (EG), nr. 551/2004 (EG) en nr. 552/2004, ten einde de prestaties en de

¹ Aangenomen teksten, P6_TA(2007)0345.

² Aangenomen teksten, P6_TA(2007)0344.

³ PB C 187E van 24.07.2008, blz. 154.

⁴ PB C 66E van 20.3.2009, blz. 1.

⁵ PB C 286E van 27.11.2009, blz. 45.

⁶ PB C 295E van 4.12.2009, blz. 79.

⁷ PB C 295E van 4.12.2009, blz. 74.

⁸ Aangenomen teksten, P6_TA(2009)0119.

⁹ Aangenomen teksten, P6_TA(2009)0258.

¹⁰ Aangenomen teksten, P6_TA(2009)0308.

¹¹ Aangenomen teksten, P6_TA(2009)0307.

- levensvatbaarheid van het Europese luchtvaartstelsel te vergroten¹ ,
- gelet op artikel 48 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid, de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie regionale ontwikkeling (A7-0189/2010),
- A. overwegende dat de vervoerssector een belangrijk element is voor de ontwikkeling van de Europese Unie en haar regio's en steden, dat de concurrentiepositie en de sociale cohesie van de regio's en steden direct beïnvloedt en daardoor een essentiële bijdrage levert aan de verwezenlijking van de Europese interne markt,
- B. overwegende dat het vervoer een drieledige functie vervult: een economische functie, een sociale functie en een functie met betrekking tot territoriale cohesie, die van fundamenteel belang is voor de Europese integratie,
- C. overwegende dat de vervoersector een kardinale rol speelt voor de economie en de werkgelegenheid, en dat deze sector 10% van het inkomen van de EU vertegenwoordigt (in termen van bruto intern product) en ruim 10 miljoen arbeidsplaatsen oplevert en daarom van beslissende betekenis is voor de strategie van de EU voor 2020,
- D. overwegende dat het vervoer een essentieel element van het Europees beleid is en dat de EU daarom behoefte heeft aan een financieel kader dat beantwoordt aan de noden van het vervoersbeleid in de komende jaren en op korte termijn een stimulans geeft aan de economie, op middellange en lange termijn leidt tot versterking van Europa als een standplaats voor onderzoek,
- E. overwegende dat de vervoersector een belangrijk effect heeft op het milieu en de gezondheid en levenskwaliteit van de mensen, en dat het vervoer weliswaar een belangrijke bijdrage levert aan de particuliere en professionele mobiliteit van de mensen. maar ook in 2008 verantwoordelijk was voor 27% van de totale CO₂-emissies, en overwegende dat dit laatste cijfer sindsdien nog is toegenomen; overwegende dat het wegvervoer in 2007 verantwoordelijk was voor 70,9%, het luchtvervoer voor 12,5%, het vervoer over zee en binnenwateren voor 15,3% en het spoorvervoer voor 0,6% van het totaal van de CO₂-emissies van de vervoersector,
- F. overwegende dat alle vormen van vervoer in Europa zich inspanningen hebben getroost om de veiligheid te vergroten; overwegende dat niettemin in 2008 ongeveer 39.000 mensen het leven verloren bij verkeersongelukken, terwijl 300.000 mensen ernstig gewond raakten, hetgeen betekent dat er verdere inspanningen nodig zijn met betrekking van alle aspecten van de veiligheid, en in het bijzonder de veiligheid van het wegverkeer,
- G. overwegende dat de EU zich in het klimaatbeschermingspakket ertoe heeft verplicht

¹ PB L 300 van 14.11.09, blz. 34.

de uitstoot van broeikasgas ten opzichte van 1990 tot het jaar 2020 met 20% te reduceren en dat dit als een bindend doel overeind blijft,

- H. overwegende dat de in het Witboek van 2001 vastgestelde doelen slechts ten dele zijn bereikt en dat daarom moet worden onderzocht of deze gehandhaafd of opnieuw geformuleerd moeten worden, en, wanneer dit noodzakelijk blijkt, worden aangescherpt,
- I. overwegende dat de problemen bij de omzetting op nationaal vlak van Europese wetgeving, zoals verlate of onjuiste omzetting, aanzienlijke gevolgen hebben voor de effectiviteit van deze wetgeving; overwegende dat er daarom op dit gebied dringende behoefte aan maatregelen bestaat,
- J. overwegende dat de parlementaire werkzaamheden coherent moeten zijn, vooral in de sectoren die het vervoersbeleid rechtstreeks raken, zoals onder meer het milieu-, sociaal, stedelijk- en werkgelegenheidsbeleid en het economisch beleid,
- K. overwegende dat de economische en financiële crisis de transportsector hard getroffen heeft, maar dat dit moet worden gebruikt als een kans om de transportbranche toekomstgericht te ondersteunen of te stimuleren, met name door het stimuleren van duurzame vervoerswijzen en investeringen in, ondermeer, vervoer per spoor en over de binnenwateren; overwegende dat dit zal zorgen voor evenwichtiger concurrentieverhoudingen op de markt,
- L. overwegende dat, als onderdeel van de komende evaluatie van de agentschappen, een onderzoek moet worden ingesteld naar de toegevoegde waarde van deze agentschappen, alsook naar de noodzaak van oprichting van een Europees agentschap voor vervoer,
- M. overwegende dat het ook voor de vervoerssector van groot belang is om meetbare doelen te stellen om enerzijds de doeltreffendheid van het vervoersbeleid beter te kunnen controleren en anderzijds een sociale en economische planning mogelijk te maken, en waarmee kan worden aangetoond dat de voorgestelde maatregelen noodzakelijk zijn om het gestelde vervoerbeleid uit te voeren,
- N. overwegende dat essentiële ontwikkelingen in onderzoek, infrastructuur en techniek een aanpassing van de financiële middelen en instrumenten vereisen,
- O. overwegende dat ontwikkelingen in de samenleving en in een brede reeks economische sectoren aanleiding zullen geven tot een stijging van de vraag in de vervoerssector, en dat ten gevolge daarvan alle vormen van vervoer van essentieel belang zijn; overwegende dat dit belang evenwel gemeten moet worden aan de hand van hun doelmatigheid in economisch, ecologisch en sociaal opzicht en in het licht van het werkgelegenheidsbeleid;
- P. overwegende dat in de toekomst een duurzame koppeling van alle vormen van passagiers- en goederenvervoer noodzakelijk zal zijn om veilige, duurzame, in logistiek opzicht consistente en daardoor efficiënte vervoersketens te realiseren, met inbegrip van multimodale oplossingen en het aan elkaar schakelen van plaatselijk

vervoer en vervoer over lange afstand,

Maatschappelijke, economische en milieu- uitdagingen

1. is ervan overtuigd dat het EU-beleid een dwingende noodzaak heeft van een duidelijke en samenhangende visie op de toekomst van het vervoer als sector in de kern van de interne markt, die het vrije verkeer van personen en goederen garandeert en de territoriale cohesie in heel Europa waarborgt; is van oordeel dat de vervoerssector weliswaar een essentieel deel van duurzame groei en concurrentievermogen blijft, maar zich wel moet ontwikkelen binnen consistent hoge sociale en milieunormen;
2. is ervan overtuigd dat de demografische verandering, in het bijzonder in stedelijke gebieden, aanleiding zal geven tot veiligheids- en capaciteitsproblemen voor het vervoer en de mobiliteit, en dat het fundamentele recht op mobiliteit, dat ondermeer verzekerd wordt door een betere toegankelijkheid en de aanleg van ontbrekende infrastructuurverbindingen, alsook de praktische uitvoerbaarheid van dit recht, in dit verband van het allergrootste belang zijn; benadrukt dat goedgeïntegreerde multimodale vervoersketens, die vervoer te voet, per fiets en per openbaar vervoer omvatten, in dit verband voor de stedelijke gebieden de beste oplossing voor de toekomst vormen; merkt in dit verband op dat het in stedelijke gebieden met name de bestaande structuur is die zal bepalen welke vorm van vervoer de meest geschikte is; is van oordeel dat goede vervoersverbindingen met openbare diensten in landelijke gebieden zullen leiden tot een vermindering van het gebruik van personenauto's; dringt, met het oog op de totstandbrenging van een coherent stedelijk en voorstedelijk vervoerssysteem en ter voorkoming van de ontvolking van het platteland, aan op de vorming van Functionele Stedelijke Regio's;
3. verzoekt de Commissie om Plannen voor Duurzame Mobiliteit in Stedelijke gebieden (SUMP's) in te voeren voor steden met meer dan 100.000 inwoners en spoort de steden aan met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, om mobiliteitsplannen op te stellen voor een geïntegreerd vervoersconcept met als doel de milieuschade te beperken en de mobiliteit gezonder en efficiënter te maken;
4. is van mening dat een stijgende vraag, ook in het goederenvervoer, onder meer leidt tot een grotere druk op de capaciteit en minder efficiëntie door infrastructuurproblemen en dat daarom vooral het comodale gebruik en de veiligheid van de gebruikers van het vervoer en van de vervoerde goederen moet worden verbeterd en dat een fundamentele verbetering van de infrastructuur van essentieel belang is, vooral waar het de opheffing betreft van knelpunten die al jarenlang bekend zijn;
5. wijst erop dat het koolstofvrij maken van het vervoer een van de belangrijkste uitdagingen van het toekomstig vervoersbeleid van de EU is en dat alle beschikbare en duurzame middelen daarvoor moeten worden ingezet, zoals een energiemix, bevordering van onderzoek en ontwikkeling van milieuvriendelijker technologieën en verkeersvormen, prijsvormingsmaatregelen en de internalisering van de externe kosten van alle vervoerswijzen, mits de daaruit voortvloeiende inkomsten gebruikt worden voor de verbetering van de duurzaamheid van de mobiliteit, en waarbij invloed uitgeoefend wordt op het gedrag van de gebruikers en het vervoerspersoneel

(bewustmaking, ecologisch verantwoord gedrag, enz.); onderstreept dat daarbij de voorkeur moet worden gegeven aan de ontwikkeling van financiële stimulansen - waarbij eventuele concurrentievervalsing tussen vervoersmodaliteiten en lidstaten moet worden uitgeschakeld - boven het opleggen van sancties;

6. Erkent dat uit gegevens van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) blijkt dat het vervoer over zee 3 tot 5 maal minder CO₂-emissies veroorzaakt dan het vervoer over land, maar is bezorgd over de verwachte emissies van SO_x en NO_x van het vervoer over zee, die tegen 2020 ongeveer even groot zullen zijn als die van het goederenvervoer op het land, en ook over de weinig resolute poging van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om een systeem tot vermindering van de CO₂-emissies in te voeren;
7. benadrukt de noodzaak van betere informatie aan het publiek over de gevolgen van vrijetijdsreizen en vraagt de Commissie om in haar beleidsbenadering rekening te houden met vrijetijdsreizen;

Veiligheid

8. benadrukt dat veiligheid een van de belangrijkste prioritaire doelstellingen van het toekomstige vervoerbeleid moet blijven en dat de veiligheid van de actieve de passieve gebruikers van alle vormen van vervoer moet worden gegarandeerd; acht het van de grootste betekenis om de gezondheidseffecten van het vervoer terug te dringen, vooral door het gebruik van moderne technologieën, en om in alle vormen van vervoer de rechten van de passagiers veilig te stellen, met name voor personen met beperkte mobiliteit, door middel van duidelijke en transparante voorschriften; ondersteunt de invoering van een Handvest voor de rechten van de passagiers in de Europese Unie;
9. verzoekt de Commissie om op zo kort mogelijke termijn een studie te presenteren naar de beste praktijken van de lidstaten met betrekking tot de effecten van snelheidsbegrenzers op elk type voertuig en weg, zowel binnen als tussen steden, met het oog op het indienen van wetgevingsvoorstellen die de emissies moeten verminderen en de verkeersveiligheid moeten vergroten;
10. onderstreept de noodzaak om zowel de persoonlijke veiligheid als de rechtszekerheid voor werknemers in de vervoersector te verzekeren, ondermeer door het invoeren van een toereikend aantal veilige parkeerplaatsen en harmonisering van het toezicht op de naleving van de verkeersregels en de toepassing van de daarin voorziene sancties; benadrukt ook dat de invoering van grensoverschrijdende oplegging van sancties de verkeersveiligheid voor alle gebruikers ten goede zou komen;
11. wijst erop dat het aanbod van parkeerplaatsen voor vrachtauto's in het TERN-net is achtergebleven bij de toename van het goederenvervoer over de weg, hetgeen betekent dat de naleving van de rij- en rusttijden met name 's nachts voor beroepsvrachtwagenchauffeurs maar ook de verkeersveiligheid in het algemeen groot gevaar loopt, voor zover de rustmogelijkheden in de EU-lidstaten niet kwalitatief en kwantitatief worden verbeterd;

Efficiënte comodaliteit

12. is van oordeel dat de ontwikkeling van het passagiers- en goederenvervoer in zijn geheel grotendeels afhankelijk is van het effectieve gebruik van de verschillende vormen van vervoer en dat het Europese vervoersbeleid dus dient te berusten op een efficiënte comodaliteit, die nauw samenhangt met vermindering van het koolstofgebruik, de veiligheid en de economische aspecten van het vervoer; is van oordeel dat dit zal leiden tot een optimale reallocatie tussen de verschillende vormen van vervoer en een verschuiving naar duurzamer vormen van vervoer, waarbij gestreefd moet worden naar interoperabiliteit tussen en binnen deze verschillende verkeersvormen, bevordering van duurzame ketens van verkeer en logistiek, keuzes voor de optimale vervoersvormen en bevordering van een soepele overgang tussen de verschillende vervoersvormen en -knooppunten;
13. wijst erop dat een doeltreffende comodaliteit niet alleen naar economische criteria, maar ook naar criteria op het vlak van milieubescherming, sociale en arbeidsvoorwaarden, van veiligheidsaspecten en territoriale cohesie moet worden gemeten, waarbij rekening moet worden gehouden met de uiteenlopende mogelijkheden en Ausgangssituaties van de verschillende vervoerswijzen enerzijds en de landen en regio's anderzijds;
14. benadrukt dat een efficiënte comodaliteit verbetering van de infrastructuur veronderstelt - ondermeer door ontwikkeling van groene corridors, opheffing van knelpunten en verbetering van het vervoer per spoor en over de waterwegen, en ook door verbetering van de veiligheid door de toepassing van nieuwe technologieën en verbetering van de arbeidsomstandigheden;

Voltooiing van de interne markt

15. verlangt een regelmatige controle van de Europese wetgeving en van de omzetting en toepassing om de doeltreffendheid te waarborgen; verzoekt de Commissie de belemmeringen die ontstaan door een verkeerde of te late omzetting van de Europese wetgeving in de lidstaten, consequent weg te werken;
16. stelt voor dat in het nieuwe kader van het Verdrag van Lissabon en met toestemming van de Commissie wordt gestreefd naar de organisatie van ten minste één jaarlijkse vergadering met de vervoersdeskundigen van de nationale parlementen met het oog op een gemeenschappelijke, optimale en zo effectief mogelijke tenuitvoerlegging van de EU-wetgeving op het gebied van vervoer;
17. stelt vast dat het vervoer voor de voltooiing van de Europese interne markt en voor het vrij verkeer van burgers en goederen een essentiële rol speelt en dat vooral bij het spoorvervoer in alle EU-lidstaten een uniform gereguleerde marktopening verwezenlijkt zou moeten worden; is van oordeel dat deze volledige openstelling van de markt gunstig zal uitvallen voor de consumenten en vergezeld moet gaan van maatregelen om de kwaliteit van de openbare diensten in stand te houden, alsook van een investeringsplan op lange termijn voor infrastructuur en technische interoperabiliteit om de doelmatigheid en veiligheid te verbeteren en van maatregelen om distorsies te voorkomen in de concurrentie binnen en tussen de verschillende vormen van vervoer, onder meer op sociaal, fiscaal, veiligheids- en milieuvlak; is van oordeel dat de internalisering van externe kosten en milieukosten geleidelijk moet

worden gerealiseerd, te beginnen met de meer vervuilende vervoerswijzen: het verkeer over de weg en in de lucht;

18. verzoekt de Commissie en de instanties van de lidstaten de voltooiing van de liberalisering van het cabotagevervoer te faciliteren, teneinde het aantal lege ritten te verminderen, en voor een duurzamer wegen- en spoornet te zorgen door meer goederenoverslagcentra in te richten;
19. acht het voor de verwezenlijking van een efficiënt zeevervoer dat complementair aan andere vervoerswijzen is en werkelijk concurrerend is, essentieel om opnieuw de nadruk te leggen op een krachtig liberaliseringsproces;
20. onderstreept, wat de economische vereisten betreft, het belang van een werkelijk Europees beheer van de vervoersinfrastructuur (corridors voor het spoorvervoer van passagiers en goederen, een Enkel Europees Luchtruim, havens en hun verbindingen met het vervoersnetwerk, maritieme zones zonder grenzen, binnenwateren) met het oog op de afschaffing van het "grenseffect" in alle vormen van vervoer en de verbetering van het concurrentievermogen en de aantrekkelijkheid van de EU;
21. dringt aan op de vaststelling van een gemeenschappelijk Europees boekingsstelsel, teneinde de interoperabiliteit van de verschillende vervoersmodaliteiten doeltreffender te maken, te vereenvoudigen en te verbeteren;
22. onderstreept dat het vervoer gevolgen heeft voor het sociaal, gezondheids- en veiligheidsbeleid en dat in het kader van de totstandbrenging van een enkele vervoerszone de arbeidsomstandigheden en onderwijs en opleiding op een hoog niveau moeten worden geharmoniseerd en voortdurend verbeterd op basis van een daadwerkelijke sociale dialoog op Europees vlak; onderstreept dat onder meer de oprichting van Europese opleidings- en topcentra in de desbetreffende lidstaten aan een bevordering van een meetbare kwaliteit van de opleiding en van de status van de in het vervoer werkzame personen alsmede aan een wederzijdse erkenning van opleidingen kan bijdragen;
23. is van oordeel dat er, om een grotere doelmatigheid van het vervoersbeleid te bereiken, behoefte bestaat aan de evaluatie van programma's (zoals Galileo en ITS voor alle vormen van vervoer) en dat, afhankelijk van de resultaten daarvan, de strategie en de programmering eventueel moeten worden bijgesteld; ziet bij gevolg een behoefte aan, ondermeer, een nieuw programma voor de veiligheid van het wegverkeer, een verdere revitalisering van de TEN-T's, een halftijdse evaluatie van NAIADES, een dringende en volledige tenuitvoerlegging van het programma voor een Enkel Europees Luchtruim, SESAR en het 8e Kaderprogramma voor onderzoek en voortzetting van Marco Polo in vereenvoudigde vorm;

Europese agentschappen

24. is van mening dat de technische interoperabiliteit en de financiering, net zoals de Europese certificering en de wederzijdse erkenning, essentiële elementen van een goed functionerende interne markt vormen en dat de uitvoering van deze elementen veel meer tot de taken van de verschillende agentschappen moet gaan behoren;

onderstreept dat alle agentschappen zouden moeten streven naar een vergelijkbaar hoog niveau van verantwoordelijkheid en competentie en dit op korte termijn zouden moeten bereiken; moedigt in het bijzonder de ontwikkeling van het volledig potentieel van het Europees Spoorwegbureau aan, inclusief het geleidelijk aanvaarden van de verantwoordelijkheid voor het certificeren van al het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur, en voor regelmatige audits van nationale veiligheidsautoriteiten of vergelijkbare organen in de lidstaten, zoals vastgelegd in Richtlijn 2004/49/EG van 29 april 2004;

25. onderstreept dat 75 % van het vervoer over de weg gaat en vindt dat de oprichting moet worden overwogen van een Agentschap voor het wegvervoer, dat in het bijzonder tot taak moet hebben te zorgen voor verbetering van de veiligheid van het wegverkeer en dat ook garanties moet bieden voor het fundamentele recht van de mensen op een veilige mobiliteit door de ondersteuning van nieuwe applicaties (zoals Galileo of even bruikbare technieken voor intelligente verkeerssystemen) en onderzoekprogramma's zou moeten uitvoeren; is verder van mening dat dit agentschap de mogelijkheid moet hebben regelgevende maatregelen te nemen indien er een noodzaak bestaat om hindernissen voor een duurzame interne markt uit de weg te ruimen;
26. wijst erop dat de binnenvaart nog steeds wordt geconfronteerd met een afwijkend institutioneel kader en vraagt om het opzetten van een permanente en gestructureerde samenwerking tussen de bevoegde instellingen teneinde het potentieel van deze vervoerswijze volledig te benutten;

Onderzoek en technologie

27. dringt aan op een agenda voor onderzoek en technologie voor de vervoersector; is van oordeel dat deze agenda moet worden opgesteld in samenwerking met alle relevante belanghebbende partijen om een goed begrip te krijgen van de noden van de sector en de verdeling van de EU-financiering in dat verband te kunnen bijstellen; vindt dat de prioriteit moet liggen bij projecten om het vervoer koolstofvrij te maken, vergroting van de transparantie van de aanvoerketen en de vervoersveiligheid, verbetering van het verkeersbeheer en verlaging van de administratieve lasten;
28. benadrukt dat steun vereist is voor onderzoek en ontwikkeling en innovatie, aangezien deze leiden tot aanmerkelijke ecologische verbeteringen bij alle vormen van vervoer ten gevolge van een vermindering van de uitlaatgassen en de geluidsoverlast van het verkeer en de veiligheid vergroten door het bieden van oplossingen die zorgen voor een beter gebruik van de bestaande capaciteit en vermindering van de verkeersknelpunten en omdat zij, niet in de laatste plaats, resulteren in een grotere energie-onafhankelijkheid in alle verkeersvormen over het gehele vervoersnetwerk; benadrukt in dit verband dat intelligente, interoperabele en met elkaar verbonden systemen voor de organisatie van het vervoer en de veiligheid, zoals ERTMS, Galileo, SESAR, ITS en andere even waardevolle technologieën, steun vereisen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling en ook bij de toepassing ervan; dringt er bij alle lidstaten op aan om ervoor te zorgen dat alle burgers in Europa kunnen profiteren van deze intelligente vervoerssystemen; merkt op dat bij de invoering van de

kadervoorwaarden en open normen die nodig zijn voor beloftevolle technologieën, geen enkele specifieke technologie ongepast bevoordeeld mag worden;

29. onderstreept dat in het kader van de klimaatbescherming en de energie-onafhankelijkheid van de EU elke vorm van vervoer haar CO₂-emissies moet verminderen, daarbij ondersteund door onderzoek en ontwikkeling in innoverende, energie-efficiënte en schone technologieën en hernieuwbare vormen van energie, die ondermeer zullen resulteren in duurzamer voertuigen bij iedere vorm van vervoer; is van oordeel dat dit tevens zou leiden tot versterking van de concurrentiepositie van Europese ondernemingen;
30. onderstreept de noodzaak van een uniforme definitie van relevante begrippen betreffende verkeersveiligheid en ongevalonderzoek om te waarborgen dat de resultaten vergeleken kunnen worden met de eventueel uitgevoerde maatregelen;
31. onderstreept dat de harmonisatie van de vervoersdocumenten volgens de meest recente normen van de communicatie en de multimodale en internationale toepassing daarvan kan leiden tot een aanzienlijke verbetering van de veiligheid en de logistiek en tot een grote vermindering van de beheerskosten;

Vervoersfonds en Europees transportnet

32. benadrukt dat voor een efficiënt vervoersbeleid een financieel kader vereist is dat afgestemd is op de gestelde uitdagingen en dat in dit verband de huidige middelen voor vervoer en mobiliteit moeten worden opgevoerd;
 - a. de oprichting van een vervoersfonds met behulp van middelen die aanvullend zijn op de bestaande financiële middelen in de begroting van de EU, waarbij een deel van de middelen van het structuur- en cohesiebeleid alsmede publiek-private partnerschappen of andere financiële instrumenten kunnen worden gebruikt; een dergelijk fonds moet door alle overheidsniveaus gebruikt worden om de vervoersinfrastructuur te verbeteren, de TEN-T-projecten te ondersteunen, de technische en operationele interoperabiliteit te verzekeren, onderzoek en ontwikkeling te ondersteunen bij de tenuitvoerlegging van de intelligente vervoerssystemen bij alle vormen van vervoer; de financiering moet plaats vinden aan de hand van transparante toekenningscriteria, die rekening houden met een efficiënte comodaliteit zoals genoemd in paragraaf 5, alsook met overwegingen van sociaal beleid, veiligheid en sociale, economische en territoriale cohesie;
 - b. een budgettaire vastlegging voor het vervoersbeleid in de context van het meerjarig financieel kader;
 - c. de mogelijkheid om, in het kader van het Pact voor Stabiliteit en Groei en met het oog op de bevordering van duurzaamheid op de middellange en lange termijn, rekening te houden met het langetermijnspect van investeringen in de vervoersinfrastructuur, welke het concurrentievermogen van de economie ten goede komen, bij de berekening van het overheidstekort, voor zover de Commissie van tevoren hiermee heeft ingestemd;
 - d. bij het gebruik van het fonds moet ondermeer cofinanciering worden geëist uit inkomsten die gegenereerd worden door de internalisering van externe kosten;

33. dringt aan op een coherent en geïntegreerd vervoerbeleid dat ondermeer het vervoer per spoor en per schip, het havenbeleid en het openbaar vervoer bevordert door middel van financiële steun die niet gemeten wordt aan de hand van de competitiviteitscriteria van de EU-voorschriften voor overheidssteun;
34. is van mening dat de economische en financiële crisis kan worden aangegrepen om de vervoerssector doelgericht te steunen en door in de eerste plaats financiële steun investeringen in veilig, milieuvriendelijk en dus ook duurzaam vervoer mogelijk te maken; is van oordeel dat de investeringen van de EU in vervoersprojecten in overweging moeten worden genomen in het kader van de EU 2020-strategie, aangezien vervoer- en mobiliteitsystemen unieke kansen bieden voor het scheppen van stabiele arbeidsplaatsen;
35. is ervan overtuigd dat de definitie van een Europees kernnetwerk binnen het overkoepelende TEN-netwerk, dat een prioriteit van het Europese vervoersbeleid blijft, volgens duurzame ontwikkelingscriteria op Europees maar ook op regionaal en lokaal niveau moet worden beoordeeld en dat multimodale platforms een essentieel onderdeel blijven uitmaken van het infrastructuraanbod, omdat deze een doeltreffende aansluiting van de verschillende verkeerswijzen mogelijk maken;
36. is van oordeel dat de TEN-T-projecten een prioriteit van het vervoerbeleid van de EU moeten blijven en dat er een dringende behoefte bestaat om de tekortkomingen in de infrastructuur aan te pakken en oplossingen te vinden voor de historische en geografische knelpunten die nog steeds bestaan aan de grenzen; onderstreept dat de TEN-T-projecten moeten worden geïntegreerd in een pan-Europees netwerk met vertakkingen buiten de EU, en is van oordeel dat dit proces kan worden versneld door opvoering van de beschikbare middelen;
37. verlangt dat de infrastructuur van de binnenvaart, de binnenhavens en de multimodale aansluiting van de zeehavens aan het achterland een grotere rol gaan spelen in het Europese vervoersbeleid en meer steun krijgen om de milieugevolgen te helpen verlagen en de veiligheid in het EU-vervoer te vergroten; is van mening dat de milieuprestaties van de binnenvaartschepen radicaal kunnen worden verbeterd wanneer nieuwe motoren, die zijn uitgerust met de meest recente beschikbare technologieën voor emissiebeheer, worden geïnstalleerd in binnenvaartschepen;
38. onderstreept de noodzaak om kustvaart- en zeesnelwegprojecten in een bredere context te bezien, waarin ook de landen die geografisch tot de onmiddellijke omgeving van Europa behoren, een plaats hebben; wijst erop dat daartoe een betere synergie tussen regionaal beleid, ontwikkelingsbeleid en vervoersbeleid onontbeerlijk is;
39. erkent dat regionale luchthavens een cruciale rol spelen in de ontwikkeling van perifere en ultraperifere gebieden, doordat zij beter op hub-luchthavens worden aangesloten; acht het met name nuttig om waar mogelijk voor intermodale oplossingen te kiezen; is van mening dat (hogesnelheids)spoorverbindingen tussen luchthavens een ideale kans bieden om verschillende vervoersvormen op duurzame wijze met elkaar te verbinden;

Vervoer in een wereldwijde context

40. onderstreept dat de creatie van een Europese vervoersruimte een belangrijke prioriteit is en met name afhankelijk is van een internationale acceptatie in het kader van de te sluiten overeenkomsten voor alle vervoerswijzen, in het bijzonder waar het het lucht- en scheepvaartverkeer betreft, waarbij de EU in de desbetreffende internationale instanties steeds vaker het voortouw moet nemen;

Meetbare streefdoelen voor 2020

41. verlangt de naleving van duidelijke en meetbare doelen die in 2020 moeten zijn bereikt met verwijzing naar 2010 en stelt daarom voor;
- een vermindering met 40 % van het aantal sterfgevallen en ernstige verwondingen bij actieve en passieve deelnemers aan het wegverkeer, een streefcijfer dat zowel in het Witboek over vervoer als in het Actieprogramma inzake verkeersveiligheid moet worden vastgelegd;
 - het aantal parkeerplaatsen voor vrachtauto's in het TERN-net in elke lidstaat tussen 2010 en 2020 te verhogen met 40% om de verkeersveiligheid en de naleving van de rusttijden voor beroepsvrachtwagenchauffeurs te waarborgen;
 - een verdubbeling van het aantal bus-, tram- en treinpassagiers (en, voor zover relevant, scheepspassagiers) en een verhoging met 20 % van de middelen voor voetganger- en fietsvriendelijke verkeersconcepten, met inachtneming van de rechten die belichaamd zijn in de communautaire wetgeving, en met name de rechten van personen met een handicap en met verminderde mobiliteit;
 - een vermindering met 20% van de CO₂-uitlaatgassen in het wegverkeer voor het vervoer van personen en goederen door adequate innovaties, door de stimulering van alternatieve energieën en door logistieke optimalisatie van het personen- en goederenvervoer te verminderen;
 - een vermindering met 20% van het energiegebruik van treinstellen vergeleken bij het niveau en de capaciteit van 2010 en een vermindering met 40% van het gebruik van dieselbrandstof door de spoorwegen, die bereikt moeten worden door gerichte investeringen in de elektrificatie van de spoorweginfrastructuur;
 - in het spoorverkeer al het nieuwe rollend materieel waarvoor vanaf 2011 orders worden geplaatst met ERTMS te voorzien en alle nieuwe en gerepareerde verbindinglijnen vanaf 2011 te voorzien van een systeem dat compatibel is met ERTMS, verhoging van de financiële inspanningen van de EU voor de tenuitvoerlegging en uitbreiding van het plan tot invoering van ERTMS;
 - een vermindering met 30% van de emissies van het luchtverkeer in het gehele luchtruim van de EU tegen 2020; na die datum zal de groei van het luchtverkeer koolstofneutraal moeten zijn;
 - financiële steun voor de optimalisering, ontwikkeling en, waar nodig, creatie van multimodale aansluitingen (platforms) voor de binnenvaart, de binnenhavens en

het spoorvervoer tot 2020, waarbij het aantal van deze platforms met 20% moet worden verhoogd;

- besteding van ten minste 10% van de TEN-T-fondsen aan binnenvaartprojecten;
42. vraagt de Commissie om toezicht te houden op de vooruitgang bij het bereiken van deze doelstellingen en jaarlijks verslag uit te brengen bij het Europees Parlement,
 43. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

TOELICHTING

De vervoerssector is van groot belang voor de verwezenlijking van de Europese interne markt. Daardoor wordt pas het vrij verkeer van de EU-burgers en de goederen in heel Europa mogelijk gemaakt. Zij is bovendien een essentieel element in de ontwikkeling van de EU en haar regio's dat rechtstreeks invloed heeft op de sociale cohesie van de regio's. Daarom mag het vervoersbeleid ook niet los gezien worden van andere beleidssectoren. De vervoerssector verdient, gemeten aan het bruto binnenlands product, 10% van de welvaart van de EU en er zijn meer dan 10 miljoen mensen werkzaam, maar de sector veroorzaakt ook ongeveer 25% van de totale CO₂-uitstoot. Daaruit blijkt dat de vervoerssector rechtstreeks samenhangt met het regionaal, het milieu-, het economisch, het sociaal en het werkgelegenheidsbeleid.

Als gevolg van het enorme belang van de vervoerssector is het in het kader van de voorbereiding op het Witboek, dat richtsnoeren voor een Europees vervoersbeleid in de komende tien jaar moet formuleren van doorslaggevend belang, om eerst een balans op te maken. Het Witboek van 2001 had meerdere doelen, zoals onder meer de verplaatsing van het personen- en goederenvervoer van de weg naar het spoor of naar de scheepvaart en een halvering van het aantal verkeersdoden in het wegverkeer tot 2010. Hoewel het Europees Parlement in de afgelopen tien jaar een groot aantal wetgevingsregelingen in de vorm van verordeningen en richtlijnen heeft vastgesteld, konden deze doelen slechts ten dele worden bereikt. Dat was volgens de rapporteur ook te wijten aan de omzetting in enkele landen, die problematisch blijkt te zijn. De oorzaken hiervoor zijn:

- lange omzettingstermijnen, zoals bijvoorbeeld bij de rijbewijsrichtlijn, waar een volledige toepassing pas betrekking heeft op het jaar 2033,
- extra eisen van enkele lidstaten die de bestaande regelingen onnodig gecompliceerd maken,
- ontbrekende of verkeerde omzetting,
- onvoldoende toezicht op de toepassing door de lidstaat en het ontbreken van een geharmoniseerde lijst met ernstige overtredingen.

Deze omzettingsproblemen uit het verleden en het heden moeten volgens de rapporteur in de toekomst door strengere controles worden voorkomen.

Voorts is de rapporteur ervan overtuigd dat de coherentie van groot belang is, vooral ook binnen de parlementaire werkzaamheden. Uit de volgende voorbeelden blijkt welk gebrek aan coherentie er ten dele in de Europese wetgeving bestaat:

- Een van de grondslagen van het vervoersbeleid was onder meer de bevordering van de korte vaart. De besluiten in het klimaatbeschermingspakket van december 2008 zouden echter, als gevolg van de zeer sterke stijging van de brandstofkosten, kunnen leiden tot een verschuiving van het vervoer van het water naar de weg.
- De Euro-VI-normen leiden weliswaar tot minder uitstoot van deeltjes, maar tevens ook tot een groter brandstofverbruik. Dat dit niet strookt met de eisen van de klimaatbescherming is duidelijk.
- Ook is het niet coherent om de noodzaak van investeringen in TEN steeds weer te bekrachtigen en op hetzelfde moment juist deze financiering te korten (50% onder de minimumvoorstellen).

Dit gebrek aan coherentie moet in de toekomst worden voorkomen door een grondige evaluatie van de doeltreffendheid, waarbij niet alleen rekening wordt gehouden met de economische gevolgen maar ook met de gevolgen voor het milieu, de arbeidsmarkt en met sociale aspecten.

De vervoerssector staat voor grote uitdagingen. Een van deze uitdagingen is de groeiende en steeds ouder wordende bevolking. De rapporteur is van mening dat groeiende bevolkingsaantallen leiden tot ernstige veiligheids- en capaciteitsproblemen, want alle personen moeten van hun grondrecht op professionele en particuliere mobiliteit kunnen profiteren. Dat is vooral een probleem met betrekking tot de stedelijke mobiliteit. Om het grondrecht op mobiliteit te kunnen nakomen moeten enerzijds veiligheidsnormen worden vastgesteld en anderzijds de veiligheidsnormen bij de toewijzing van middelen in het oog worden gehouden. Want vervoersbeleid moet prioritair de veiligheid van de passagiers, de minder beschermde en de passieve verkeersdeelnemers waarborgen. Daarbij speelt de aanpassing van de infrastructuur een belangrijke rol, zoals bijvoorbeeld de aanpassing van de wegen aan motorrijders en fietsers. Bovendien moet de aantrekkelijkheid van duurzame vervoersverbindingen worden vergroot, bijvoorbeeld door maatregelen zoals "one-tickets", onlineboekingen, beter op elkaar afgestemde dienstroosters, die het overstappen op een ander middel van vervoer vereenvoudigen, een handvest van passagiersrechten in alle vervoerswijzen en maatregelen voor de prijsvorming, die echter de subsidiariteit van de lidstaten onverlet laten.

De rapporteur ziet voorts nog een uitdaging in de grotere vraag naar goederenvervoer. Op dit vlak moeten comodale oplossingen worden gevonden die leiden tot meer veiligheid van de vervoersdeelnemers en de goederen. Ook de creatie van voldoende en veilige parkeerplaatsen en het volgen van de goederen spelen hierbij een niet onbelangrijke rol.

Om de uitdagingen in het personen- en goederenvervoer op lange termijn te kunnen aangaan, moeten in de toekomst voornamelijk aspecten op het vlak van de doeltreffendheid een rol spelen. De uitdagingen voor het vervoersbeleid liggen in het spanningsveld tussen economische, sociale, gezondheids- en milieubeschermings- en veiligheidsaspecten. Volgens de rapporteur moet er in de toekomst geen sprake meer zijn van gewone concurrentie tussen de afzonderlijke vervoerswijzen. Veeleer moeten deze zich, met inachtneming van een aantoonbaar grotere doeltreffendheid op alle gebieden, wederzijds aanvullen. Het beginsel van de modal shifts is overbodig geworden, want de vervoersmodaliteiten verschillen op grond van de technologische ontwikkelingen zo zeer van elkaar, dat niet altijd het vervoer per spoor of over het water milieuvriendelijker is dan over de weg. De "doeltreffende comoditeit" moet op de toekomst gericht zijn, omdat zij niet op concurrentie tussen de afzonderlijke vervoerswijzen maar op een wederzijdse aanvulling gebaseerd is, die echter tevens op doeltreffendheid wordt gecontroleerd. Dit onderzoek vereist dat alle wetsvoorstellen vooraf worden onderzocht op hun doeltreffendheid met betrekking tot de economische, sociale, milieu- en veiligheidsaspecten. Bij de beoordeling van deze doeltreffendheid moet niet alleen rekening worden gehouden met de verschillende uitgangssituaties van de vervoerswijzen, maar ook met de geografische omstandigheden en de vervoers- en mobiliteitsontwikkeling in de desbetreffende regio's. Bevordering of belasting van bepaalde vervoersmodaliteiten moet overeenkomstig de regionale ontwikkelingsconcepten gemeten worden aan het criterium doeltreffendheid.

Bovendien is de door het verkeer veroorzaakte belasting voor gezondheid en milieu, met name in het kader van de bestrijding van de klimaatverandering, een essentiële uitdaging. Daarbij is het koolstofvrij maken van het vervoer een belangrijk politiek doel, dat in de toekomst sterker moet worden nagestreefd. Om dit doel te behalen moeten alle objectief mogelijke middelen worden gebruikt. Onderstreept zij in dit verband de mogelijkheid van internalisering van externe kosten. Deze kan echter alleen onder twee voorwaarden een wezenlijke bijdrage leveren aan een vermindering van de uitlaatgassen en het lawaai en tevens aan een vermindering van de vervoersproblemen. Enerzijds moet de internalisering van de externe kosten alle vervoersdragers omvatten en anderzijds moeten de inkomsten ten goede komen aan de duurzaamheid van de infrastructuur.

Een andere uitdaging heeft betrekking op Europese interne markt. Deze moet worden afgerond. Vooral het spoorwegvervoer moet zijn markt in de toekomst volledig openstellen. Belemmeringen op dit gebied, zoals een gebrekkige of vertraagde omzetting van Europese wetgeving door de lidstaten of praktische belemmeringen, zoals een overdreven dure certificering van de spoorwegen, moeten zo snel mogelijk worden weggenomen. Deze zijn veelal het gevolg van zuiver protectionisme. In plaats daarvan dient de technologische harmonisatie of de interoperabiliteit gestimuleerd te worden. Een grotere rol moeten daarbij de agentschappen spelen die voor de uitvoering van deze elementen moeten gaan zorgen.

De rapporteur onderstreept bovendien het belang van intelligente systemen bij het vervoersbeheer. De IVS moeten gestimuleerd worden, omdat zij niet alleen de veiligheid verhogen, maar tevens een milieuvriendelijk mobiliteitsgedrag bevorderen. Zij dragen bij tot een vermindering van door het vervoer veroorzaakte luchtverontreiniging en lawaai en stimuleren de energieonafhankelijkheid.

De doeltreffendheid van het Europees beleid hangt echter ook af van de bereidheid van de lidstaten om hun nationale prerogatieven ten gunste van Europese of zelfs internationale regelingen op te geven. Dat betreft zowel het fiscale alsook het sociale beleid en de sociale bepalingen met betrekking tot alle vervoerswijzen. Daarom is de rapporteur van mening dat in het kader van een eengemaakte vervoersruimte ook hoogwaardige en uniforme arbeidsvoorwaarden moeten worden ingevoerd. Daarvoor moeten ook de scholing en nascholing worden geharmoniseerd. De EU dient alle landen de mogelijkheid te geven om uitgelezen opleidingscentra op te richten, die zowel de onderzoekslocaties bevestigen alsook de normen voor de opleiding verhogen. Dit draagt tevens bij tot een verbetering van de wederzijdse erkenning van opleidingen.

Wanneer de EU meer inspraak bij de invoering van ontbrekende infrastructuren of dringend noodzakelijke verbeteringen van de infrastructuur met een Europese netwerkfunctie wil hebben, moet zij de beschikking krijgen over meer financiële middelen. Met de huidige financiële middelen op het gebied van het vervoer en een deel van de middelen uit het regionaal beleid zou een vervoersfonds kunnen worden ingesteld. De ruimere financiële middelen van dit vervoersfonds zouden een interessante stimulans kunnen zijn om de desbetreffende infrastructuurwerken uit te voeren die voor bepaalde vervoersmodaliteiten absoluut noodzakelijk zijn of in "Europees belang" gewenst zijn.

Ook dienen de gevolgen van de economische en financiële crisis voor de vervoerssector niet buiten beschouwing te worden gelaten. Vooral niet omdat de vervoerssector aantoonbaar zeer

gevoelig op de economische crisis heeft gereageerd. De rapporteur is van mening dat de crisis als een kans moet worden gezien om de vervoerssector in de toekomst doelgerichter te steunen. Er dienen investeringen door financiële steun mogelijk te worden gemaakt die niet alleen snelle hulp garanderen maar ook het milieuvriendelijk karakter en de veiligheid verbeteren en daardoor geschikt zijn om de vervoerssector duurzaam te maken. Er moeten niet alleen nationale instrumenten, maar vooral instrumenten op Europees beleidsniveau worden ontwikkeld om dit soort crises op te vangen.

Voorts is de rapporteur ervan overtuigd dat een Europees kernnetwerk binnen het algehele TEN-netwerk ingesteld moet worden dat volgens duurzame ontwikkelingscriteria op Europees maar ook op regionaal niveau moet worden beoordeeld. Daarvan moeten multimodale platforms deel uitmaken die een duurzaam vervoer doeltreffend bevorderen doordat deze knooppunten beschikken over adequate en logistieke faciliteiten, die een duurzame verbinding tussen diverse verkeerswijzen mogelijk maakt.

De rapporteur is van mening dat een definitie van duidelijke en meetbare doelen absoluut noodzakelijk is. Dat maakt de controle van de doeltreffendheid in de vervoerssector gemakkelijker. Bovendien wordt daardoor een maatschappelijke en economische planning gewaarborgd.

Tot slot moeten de voor het vervoer bedoelde programma's worden onderzocht. Vervoersbeleid is alleen doeltreffend wanneer de programma's geëvalueerd, eventueel bijgestuurd of voortgezet worden. Er is bijvoorbeeld een nieuw programma voor de veiligheid van het wegvervoer noodzakelijk, een tussenbalans van Naiades en de uitvoering van het programma Open Sky en Marco Polo.

26.2.2010

ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake een duurzame toekomst voor het vervoer
(2009/2096(INI))

Rapporteur: Jo Leinen

SUGGESTIES

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

1. onderstreept dat de doorberekening van de externe kosten van het vervoer (lokale emissies, CO₂-emissies, fragmentering van habitats en gezondheidskosten) in de vervoersprijzen, indien deze op een eerlijke, non-discriminatoire wijze geschiedt voor alle vormen van vervoer, rekening houdend met de mate van vervuiling, zou leiden tot het maken van natuurvriendelijke keuzen voor de gebruikte vorm van vervoer;
2. is van mening dat een culturele verschuiving naar duurzamer vormen van vervoer noodzakelijk is en bevordert dient te worden door een openbaar informatiebeleid; is van oordeel dat de opbrengsten van de inrekeningbrenging van de vervoerskosten hoofdzakelijk moeten worden geherinvesteerd in duurzame vormen van vervoer en maatregelen om de klimaatverandering te beperken;
3. vestigt de aandacht op de voorspelde tendens in de richting van een verdere verstedelijking van onze samenleving, hetgeen een toenemend belang met zich meebrengt van ruimtelijke ordening en het beschikbaar stellen van aantrekkelijke en efficiënte systemen voor massavervoer, die inspelen op nieuwe technieken en die in termen van kosten, methode en reistijd de concurrentie kunnen opnemen tegen personenauto's, vooral wat betreft het vervoer in stedelijke gebieden, zonder dat daarbij evenwel het vervoer in landelijke gebieden wordt verwaarloosd;

4. is van oordeel dat goede vervoersverbindingen met openbare diensten in landelijke gebieden zullen leiden tot een vermindering van het gebruik van personenauto's;
5. dringt, met het oog op de totstandbrenging van een coherent stedelijk en voorstedelijk vervoerssysteem en ter voorkoming van de ontvolking van het platteland, aan op de vorming van Functionele Stedelijke Regio's;
6. benadrukt het belang van een strikte controle op de naleving van de maximum snelheidsgrens van 50 km/uur in de stedelijke gebieden; wijst erop dat studies en onderzoeken hebben aangetoond dat dit een tweevoudig effect heeft: in de eerste plaats leidt deze tot een vermindering van de vervuilende emissies en in de tweede plaats leidt zij tot een vermindering van het aantal ongelukken en dodelijke ongevallen, waarmee een aanzienlijk deel van de bevolking van de stedelijke gebieden wordt geconfronteerd;
7. benadrukt de noodzaak van het institutionaliseren van het concept van milieuvriendelijk rijden, of ecorijden, en onderricht in deze rijstijl verplicht te stellen bij het onderwijzen van jonge autorijders, want het is aangetoond dat door eenvoudige aanpassingen van de rijstijl het brandstofgebruik met soms wel 30% kan worden verminderd, hetgeen ook een vermindering met zich meebrengt van de emissies van CO₂, onverbrande koolwaterstoffen en fijn stof;
8. is van oordeel dat de naleving van de luchtkwaliteitseisen die in de Europese wetgeving vastgelegd zijn van fundamenteel belang is, gezien de toegenomen frequentie van ademhalingsaandoeningen en hart- en vaatziekten en andere kwalen die verband houden met de luchtverontreiniging, vooral ten gevolge van het vervoer; is van oordeel dat er, om deze kwestie aan te pakken, stimulansen moeten worden gegeven voor preventieve maatregelen, bij voorbeeld voor de invoering van hoogwaardige filters voor de ultrafijne vaste deeltjes die door motoren worden uitgestoten, en dat er ook stimulansen moeten worden verstrekt om het bestaande autopark te vervangen voor zover dat niet beantwoordt met de Europese normen Euro4, Euro5 en Euro6 (de laatste van deze normen zal in 2014 van kracht worden). De vermindering van emissies moet zich niet alleen beperken tot voertuigen die nieuwe technologie gebruiken, d.w.z. voertuigen met nieuwe motoren, maar moet ook voertuigen betreffen die zich reeds in het verkeer bevinden. Motoren van oudere types kunnen worden aangepast door gebruikmaking van nieuwe filters om het lage emissieniveau van nieuwe voertuigen voor ultrafijne vaste deeltjes te bereiken. Is daarom - met name in stedelijke gebieden - vóór de invoering van zones met lage emissies en maatregelen (zoals 30-km-zones, d.w.z. stedelijke gebieden met een maximaal toegelaten snelheid van niet meer dan 30 km per uur), met als doel het verkeer te temperen en de mensen te stimuleren om zich te voet of per fiets te gaan verplaatsen.
9. wijst erop dat meer aandacht moet worden geschonken aan beperking van de geluidsoverlast, aangezien diverse nadelige gevolgen daarvan voor de menselijke gezondheid en de levenskwaliteit zijn vastgesteld;
10. dringt, voor wat de verbetering van de levenskwaliteit aangaat, aan op een aanpassing van het vervoer aan personen met verminderde mobiliteit, die het onvervreembare recht bezitten, geformuleerd in artikel 9 van het Verdrag van de Verenigde Naties over de

Rechten van Personen met een Handicap, op toegang tot alle vormen van vervoer. Dit recht vormt een hoeksteen van de non-discriminatie in het vrije verkeer van personen, en hieruit vloeien ook voordelen voort op economisch en cultureel gebied en in samenhang met het toerisme.

11. erkent dat het vervoer over de weg erin geslaagd is zijn emissies van vaste deeltjes (PM 10), zuurvormende bestanddelen en voorloperstoffen van ozon aanzienlijk te verminderen, maar maakt zich nog steeds zorgen over het niveau van de stikstofoxiden en dat van de fijne deeltjes (Term report 2008, fig. 5.1); is echter bijzonder teleurgesteld over de ontwikkeling van de CO₂-emissies van het wegverkeer, die in de periode van 1990 tot 2006 met 28% zijn toegenomen, vergeleken met een vermindering van 3% in de andere sectoren; Is van oordeel dat ook rekening moet worden gehouden met het effect van deeltjes zwarte koolstof (roet) op de wereldwijde opwarming en dat het filteren van deeltjes moet worden aanbevolen om dat effect te elimineren, teneinde tenminste een gedeeltelijke compensatie te bieden voor een verhoging of onvoldoende vermindering van de CO₂-emissies; dringt aan op een geleidelijke overschakeling van goederenvervoer over de weg naar goederenvervoer per spoor, in afwachting van de aanleg van nieuwe spoorlijnen die compatibel moeten zijn met de capaciteit van het bestaande netwerk. Dringt bovendien aan op bevordering van de aanleg van nieuwe overslagfaciliteiten (ter verbetering van de overlading van vracht van wegvervoersmiddelen naar de trein) en op verbetering van de functionaliteit van de thans bestaande faciliteiten;
12. Erkent dat uit gegevens van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) blijkt dat et vervoer over zee 3 tot 5 maal minder CO₂-emissies veroorzaakt dan het vervoer over land, maar is bezorgd over de verwachte emissies van SO_x en NO_x van het vervoer over zee, die tegen 2020 ongeveer even groot zullen zijn als die van het goederenvervoer op het land, en ook over de weinig resolute poging van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om een systeem tot vermindering van de CO₂-emissies in te voeren. verlangt daarom een onderzoek naar de mogelijkheid om het zeevervoer op te nemen in het Europees systeem voor emissiehandel, indien het IMO-overleg zou mislukken, daarbij rekening houdend met het internationale karakter van het zeevervoer en de mogelijke lek van CO₂-emissies naar havens buiten de EU en naar het vervoer over land;
13. is van oordeel dat onderzoek en ontwikkeling (O&O) een uiterst belangrijke factor vormen bij onze zoektocht naar een duurzame toekomst voor het vervoer, omdat radicale technologische veranderingen kunnen leiden tot de broodnodige vermindering van emissies en de overgang op vormen van vervoer met een lage uitstoot van CO₂; dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om te identificeren welke factoren de uit O&O voortkomende mogelijkheden tot innovatie kunnen aanwakkeren en wat de hindernissen zijn, en om prioriteit te geven aan investeringen in een milieuvriendelijke infrastructuur, bij voorbeeld intelligente netwerken voor het transport van elektrische energie en aardgas of biomethaan uit hernieuwbare bron en netwerken voor de distributie van waterstof. Dingt er bij de Commissie op aan om niet voorbij te zien aan het belang van technologische ontwikkelingen binnen de auto die van invloed zij op het gedrag van de bestuurder en daardoor een potentiële bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van het brandstofgebruik en van de CO₂-emissies.

14. dringt, in het belang van de bescherming van de bestaande infrastructuur - en met name die van het openbaar vervoer in de steden - aan op een spoedige herstructurering van het subsidiëringssysteem, in dier voege dat er minstens zo'n grote prioriteit wordt toegekend aan het onderhoud en de modernisering van de bestaande lijnen als er in de afgelopen decennia gegeven is aan de aanleg van nieuwe lijnen;
15. dringt er bij de Commissie op aan haar uitwisseling van beste praktijken voort te zetten, bijvoorbeeld in het kader van de Conventie van Burgemeesters, het initiatief CIVITAS en andere, die steden de mogelijkheid bieden om te leren van de praktijken van andere steden.
16. is van oordeel dat onderhoud, verbetering en intelligent gebruik van de bestaande vervoersinfrastructuur voorrang moeten krijgen boven de bouw van nieuwe infrastructuur;
17. dringt aan op een intensievere raadpleging van het publiek en striktere regels voor transparantie, alsook op betere tenuitvoerlegging van en toezicht op de milieueffectevaluatie en de natuurbeschermingswetgeving met betrekking tot investeringen in de vervoersinfrastructuur;
18. verwijst naar zijn resolutie van 23 april 2009 inzake een actieplan voor mobiliteit in de stadsgebieden (1) en beveelt de invoering aan van geïntegreerde duurzame plannen voor verkeer en mobiliteit in de stadsgebieden voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners, waarbij de Europese financiering op dit gebied afhankelijk wordt gesteld van het bestaan van dergelijke plannen;

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	23.2.2010
Uitslag eindstemming	+: 43 -: 0 0: 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	János Áder, Elena Oana Antonescu, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnoch, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Jutta Haug, Anna Záborská, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Veronica Lope Fontagné

24.2.2010

ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake een duurzame toekomst voor het vervoer
(2009/2096(INI))

Rapporteur: Antonio Cancian

SUGGESTIES

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande suggesties in haar ontwerp-resolutie op te nemen:

1. benadrukt dat de mobiliteitssector van cruciaal belang is voor Europa. Enerzijds wordt door een efficiënt en duurzaam vervoer de bedrijfsprestatie verbeterd en de deelname aan de samenleving gewaarborgd, anderzijds is de mobiliteitssector een kernsector in de Europese industrie met een groot aantal arbeidsplaatsen;
2. stelt vast dat de energie-efficiëntie in de diverse vervoersmodaliteiten de laatste jaren verbeterd is en dat als gevolg daarvan de CO₂-uitstoot per kilometer verminderd is; is echter van mening dat de ermee gepaard gaande vorderingen op het vlak van de schadelijke emissies geneutraliseerd zijn door de voortdurende stijging van de vraag in de vervoerssector, in het bijzonder in het wegvervoer; wijst erop dat het dichtslibben van de steden verantwoordelijk is voor 40% van de CO₂-emissies en 70% van de overige vervuulende emissies van voertuigen, die de tweede bron van NO_x- en PM₁₀-emissies vormen, die bijzonder schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid; wijst op de noodzaak om de meest geavanceerde technologieën toe te passen voor de reductie van de emissies, niet alleen voor nieuwe voertuigen, maar ook voor voertuigen die reeds in gebruik zijn; houdt vol dat we alle nieuwe oplossingen om de CO₂-uitstoot in het wegvervoer te verminderen, moeten overwegen zonder daaraan enige voorwaarden te stellen;
3. benadrukt dat het vervoerssysteem de klanten de best mogelijke mobiliteitskeuzes moet bieden door duurzame oplossingen te combineren met een efficiënte dienstverlening; merkt op dat een betere integratie van de diverse vervoersmodaliteiten de globale efficiëntie van het vervoerssysteem zal verbeteren;
4. is van oordeel dat prioriteit moet worden gegeven aan de ontwikkeling van

scheepvaartcorridors en aan de ontwikkeling van het vervoer over water en per spoor als goedkopere en meer ecologische vormen van transport;

5. is van oordeel dat enkel en alleen de ontwikkeling van een interoperabel en co-modaal vervoerssysteem het mogelijk zal maken om de energie-efficiëntie te verbeteren; acht het dringend noodzakelijk dat de interoperabiliteit snel wordt verbeterd en onderstreept in dat verband het belang van de internalisering van de externe kosten als mogelijke aanvullende oplossing om het gebruik van de diverse vervoersmodaliteiten opnieuw in evenwicht te brengen en waar mogelijk het gebruik van minder vervuilende vervoersmodaliteiten en alternatieve energiebronnen, gaande van allerlei gasvormige en vloeibare brandstoffen, zoals LPG, LNG en CNG, tot elektriciteit, te bevorderen en zodoende de energiebehoefte van het Europees vervoerssysteem en de CO₂, NO_x en PM10-emissies te verlagen; steunt met name de elektromobiliteit met het oog op een grotere inzet van CO₂-arme technologieën en een betere algehele efficiëntie in het vervoer;
6. erkent het belang van de overheidssector om de toegankelijkheid van minder vervuilende openbaarvervoersdiensten te verbeteren, voor de ontwikkeling van economische basissectoren, meer bepaald de energiesector, voor de industrie en het toerisme, voor de bevordering van de economische, sociale en territoriale cohesie, voor de versterking van de rol van de overheid in de regulering, participatie en interventie op het niveau van de markten, samen met de gebruikersorganisaties, teneinde een voortrekker te zijn op het gebied van de levering van diensten van algemeen belang. onderstreept dat in het merendeel van de gevallen publiek-private partnerschappen in deze sector enkel de economische actoren dienen en een dekmantel zijn voor privatiseringen die schadelijk zijn voor de belangen van de bevolking en van de gebruikers van het openbaar vervoer;
7. is van oordeel dat de informatie- en communicatietechnologie (ICT), gekoppeld aan de satellietnavigatiesystemen Galileo en EGNOS zullen bijdragen aan de optimalisering van de verkeersstromen, waardoor de verkeersopstoppingen in en tussen de steden zullen worden teruggedrongen, alsmede aan de reductie van vervuilende emissies en het aantal verkeersongevallen; wijst erop dat te veel zware voertuigen vaak leeg of halfleeg rijden en nodeloos de wegen verstopten en gevaarlijker maken, en dat het aantal personenauto's waar maar een persoon in zit, toeneemt, waardoor er nog meer auto's in het verkeer zijn en er veel meer brandstof wordt verbruikt; verzoekt de lidstaten beleidsmaatregelen te nemen die inspelen op het verzoek van de particuliere gebruikers om vernieuwing op het gebied van vervoer en logistiek;
8. merkt op dat bij de invoering van de kadervoorwaarden en open normen die nodig zijn voor beloftevolle technologieën, geen enkele specifieke technologie ongepast beoordeeld mag worden;
9. is van oordeel dat het met het oog op de vergroting van de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers noodzakelijk is dat bij de stedelijke ontwikkeling rekening wordt gehouden met de groei van de duurzaamheid van stedelijke en interlokale mobiliteit;
10. wijst erop dat de informatiesystemen en de ontwikkeling van intermodaal intelligent vervoer van groot belang zijn voor de logistiek; spreekt zijn tevredenheid uit over de

diverse initiatieven die op communautair vlak zijn genomen (SESAR, ERMTS, RIS en SafeSeaNet); roept de lidstaten ertoe op meer te investeren in infrastructuur, teneinde vervoer voor iedereen toegankelijk te maken, met name voor personen met beperkte mobiliteit, en in intelligente vervoerssystemen, het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen en een interoperabel prijsstelsel in te voeren, met de uitgifte van multimodale vervoersbiljetten, met als doel het gebruik en de interoperabiliteit van de diverse vervoersmodaliteiten te optimaliseren, het energieverbruik te beperken en de veiligheid op de weg en van het voertuig in het algemeen te verbeteren door de invoering van geavanceerde technologieën;

11. wijst op het belang van elektrische mobiliteit, niet alleen als manier om de energie-efficiëntie van het vervoer in het algemeen te verbeteren, maar ook als middel om hernieuwbare energiebronnen op te nemen in het elektrisch systeem teneinde de efficiëntie ervan te verhogen; verzoekt de Commissie en de lidstaten om, met de steun van de lokale overheden, duidelijk in te zetten op projecten die de technische en energetische duurzaamheid van elektrische mobiliteit in een stedelijke omgeving aantonen en die als uitgangspunt kunnen dienen voor bij wet vastgelegde maatregelen die deze technologie bevorderen;
12. acht het belangrijk dat een "Internet of Things" wordt ontwikkeld om de veiligheid van de infrastructuur en de voertuigen en de informatie van de gebruikers te verbeteren, de distributie van de goederen te bespoedigen en de desbetreffende bureaucratische procedures te vereenvoudigen;
13. is ingenomen met de vorderingen die zijn gemaakt op het gebied van verkeersveiligheid door de toepassing van nieuwe technologieën, radionavigatiesystemen en steeds strengere bouwtechnische voorschriften, bijvoorbeeld voor de bescherming van voetgangers; stelt echter vast dat de doelstelling van het witboek van 2001 om het aantal verkeersslachtoffers voor 2010 te halveren niet is gerealiseerd;
14. verzoekt de Europese Commissie ter versterking van de duurzame en koolstofarme mobiliteitssector een geïntegreerd beleid te ontwikkelen, waarin innovatie zoals intelligente vervoerssystemen (ITS), ondersteuning van onderzoek, mededingingsrecht, regels van de interne markt (bijv. cabotage) en logistiek beleid worden gecombineerd;
15. roept bedrijven en onderzoeksinstanties op tot het verbeteren en verder ontwikkelen van Europese technologieën die concurrerend zijn op de internationale markten met het oog op het verbeteren van de veiligheid en milieuvriendelijkheid van alle soorten voertuigen, voor zowel persoonlijk als openbaar en commercieel gebruik;
16. moedigt fabrikanten van auto's en zware voertuigen aan om de beschikbare technologieën over minimumgegevens met betrekking tot de wisselwerking tussen verkeer en voertuig en de weersomstandigheden toe te passen en om het boordsysteem voor vooruitpresentatie van belangrijke gegevens (snelheid, navigatie, rijtijden...) algemeen in te voeren, teneinde milieuvriendelijk rijgedrag te bevorderen; verzoekt de lidstaten nieuwe informatie- en voorlichtingscampagnes voor weggebruikers op te zetten;
17. spoort de Commissie en de lidstaten ertoe aan het onderzoek op het gebied van het vervoer te intensiveren door meer te investeren in onderzoek naar en ontwikkeling van

nieuwe technologieën, veiligheid en duurzame mobiliteit, positieve maatregelen te nemen die het gebruik van minder vervuilende vervoersmodaliteiten kunnen stimuleren, de logistiek en de bestaande infrastructuur te verbeteren, de al gefinancierde TEN-T-projecten zo snel mogelijk te voltooien, en de programmering van de toekomstige vervoersnetwerken op een coherente en functionele wijze in de Lissabon-agenda te integreren;

18. is het eens met de Commissie dat de interne markt moet worden voltooid en de vervoerssector, met name het spoorwegvervoer, moet worden geliberaliseerd; is van mening dat ook in deze sector de regels voor een werkelijk vrije concurrentie op passende wijze moeten worden gehandhaafd door toepassing van gemeenschappelijke normen voor markttoegang of ten minste door de wederkerigheid te waarborgen; acht het wenselijk dat Europa op het gebied van vervoers- en energiebeleid en op het gebied van betrekkingen met derde landen met één stem spreekt;
19. dringt aan op de vaststelling van een gemeenschappelijk Europees boekingsysteem, teneinde de interoperabiliteit van de verschillende vervoersmodaliteiten doeltreffender te maken, te vereenvoudigen en te verbeteren.
20. roept de Commissie en de lidstaten op om duurzame grensoverschrijdende vervoersprojecten met de landen van het Europees nabuurschapsbeleid, in het bijzonder Oekraïne, te intensiveren, omdat het gebrek aan goed functionerende verbindingen tussen het spoor-, wegen- en binnenwatersnet een belangrijke reden is waarom we op de regionale wegen nagenoeg volledig aangewezen zijn op het gebruik van zware voertuigen voor het vervoer van goederen;
21. verzoekt de Commissie en de lidstaten zich serieus in te spannen om de standaardisering van innovatie van de mobiliteitssector snel door te voeren, zodat nieuwe technieken, zoals bijv. op het gebied van e-mobiliteit, sneller op de markt komen;
22. spoort de Commissie aan om beleidslijnen te promoten die de productie en het gebruik van voertuigen met een nulemissie, zoals elektrische voertuigen, in Europa stimuleren;
23. is van oordeel dat de ontwikkeling van duurzaam vervoer deel dient uit te maken van de EU 2020-strategie;
24. stelt vast dat de uitvoering van de TEN-T-projecten aanzienlijk is gevorderd; is van oordeel dat de TEN-T projecten een centrale rol moeten blijven spelen in het Europees vervoersbeleid, in het bijzonder die projecten die gepland zijn of worden uitgevoerd in de meest afgelegen Europese regio's, waar de nodige vervoersinfrastructuur en verbindingen met de rest van Europa voor het vervoer van goederen en passagiers ontbreken;
25. Benadrukt de noodzaak van een volledig geliberaliseerde spoorwegsector, teneinde de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten te vergroten door een grotere diversiteit van de dienstverlenende bedrijven en een betere kwaliteit en dienstverlening.
26. verzoekt de Commissie om een vervolgstراتيجية voor te leggen met duidelijke omschreven acties om verkeersongevallen daadkrachtiger te bestrijden;

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	23.2.2010
Uitslag eindstemming	+: 46 -: 3 0: 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Christian Ehler, Lena Ek, Ioan Enciu, Norbert Glante, Fiona Hall, Romana Jordan Cizelj, Arturs Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Antonio Cancian, António Fernando Correia De Campos, Ilda Figueiredo, Yannick Jadot, Oriol Junqueras Vies, Ivailo Kalfin, Silvana Koch-Mehrin, Bernd Lange, Alajos Mészáros, Tiziano Motti, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău

24.2.2010

ADVIES VAN DE COMMISSIE REGIONALE ONTWIKKELING

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake een duurzame toekomst voor het vervoer
(2009/2096(INI))

Rapporteur voor advies: Seán Kelly

SUGGESTIES

De Commissie regionale ontwikkeling verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

1. verzoekt de Commissie een strategie uit te werken voor de uitvoering van een duurzaam vervoersbeleid in de EU, gebaseerd op het verband tussen cohesie- en vervoersbeleid voor het verwezenlijken van de bredere doelstelling van een duurzame regionale ontwikkeling en territoriale cohesie in de gehele EU;
2. merkt op dat een geïntegreerde en gecoördineerde benadering van infrastructuurplanning, projectfinanciering en ontwikkeling een centrale rol speelt bij de totstandbrenging van een concurrerende en duurzame vervoerssector; merkt op dat lokale en regionale overheden zonder samenwerking vaak niet opgewassen zijn tegen uitdagingen op vervoersgebied, en dringt er daarom bij de lidstaten op aan dat zij actief samenwerken met de overige belanghebbenden bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering;
3. verzoekt de Commissie rekening te houden met de rol die het cohesiebeleid heeft bij de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur door voorrang te geven aan netwerken en niet aan op zichzelf staande projecten; is van mening dat aan netwerken een sociaal-economische analyse ten grondslag moet liggen waarin rekening is gehouden met behoeften en verkeersstromen en met sociale en territoriale aspecten; is van oordeel dat het gebruik van intelligente vervoerssystemen bijdraagt aan de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur op het gebied van veiligheid, duurzaamheid en efficiëntie; wenst dat vervoersprojecten die medegefinancierd worden uit de structuurfondsen en het Cohesiefonds, in dienst worden gesteld van het streven naar een evenwichtige ontwikkeling en een grotere territoriale cohesie, en dringt aan op een betere coördinatie tussen communautaire en nationale fondsen;

4. wijst op de toegevoegde waarde van interregionale, grensoverschrijdende en transnationale samenwerking bij de aanpak van problemen waarmee de vervoerssector wordt geconfronteerd; wenst daarom dat de grensoverschrijdende overwegingen in aanmerking worden genomen in het toekomstig vervoersbeleid; wijst op het belang van de prioritaire TEN-T-assen en onderstreept tevens de belangrijke rol van het vervoer voor de ontwikkeling van macroregio's;
5. stelt een toenemende verstedelijkingsrend in Europa vast; onderstreept dat er zorg moet worden gedragen voor kwalitatief goede en toegankelijke vervoersdiensten voor de inwoners van stedelijke gebieden; wijst op de rol van de EU bij het bevorderen van de samenwerking tussen stedelijke gebieden, zodat de beste praktijken kunnen worden uitgewisseld en met elkaar gedeeld met het oog op het duurzamer maken van de vervoerssystemen; spoort de lokale overheden aan om een zo milieuvriendelijk mogelijk openbaar vervoer te stimuleren; onderstreept in dit verband het belang van het op 30 september 2009 aangenomen actieplan stedelijke mobiliteit en hoopt op een snelle tenuitvoerlegging van de daarin voorgestelde maatregelen;
6. onderstreept de noodzaak van adequaat onderzoek op het gebied van innovatie in het vervoer, onder andere gericht op vermindering van het energieverbruik en de CO₂-uitstoot en bevordering van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen;
7. wijst op het primaire belang van het wegverkeer en de uitbreiding van het wegennet voor de bereikbaarheid en het concurrentievermogen van regionale ondernemingen; benadrukt in het bijzonder het belang van wegverbindingen voor de economische ontwikkeling van perifere en ultraperifere gebieden; erkent de centrale rol die doelmatig vrachtvervoer inneemt binnen een duurzame vervoersmix; verzoekt de Commissie en de instanties van de lidstaten de voltooiing van de liberalisering van het cabotagevervoer te faciliteren, teneinde het aantal lege ritten te verminderen, en voor een duurzamer wegen- en spoornet te zorgen door meer goederenoverslagcentra in te richten;
8. merkt op dat de liberalisering van de spoorwegen verband houdt met de uitdaging om de uitstoot van broeikasgassen door de vervoerssector als geheel terug te dringen en de regionale ontwikkeling te bevorderen; merkt op dat liberalisering het concurrentievermogen van het spoorvervoer ten opzichte van het wegvervoer niet mag beïnvloeden, en dat er bijzonder goed op moet worden gelet dat perifere regio's beter op het spoorwagennet worden aangesloten;
9. onderstreept dat het van belang is de kustvaart en de binnenvaart op rivieren en meren te ontwikkelen als duurzame vormen van vervoer, die ook de aansluiting en ontwikkeling van de perifere en ultraperifere gebieden en eilanden ten goede kunnen komen; onderstreept de noodzaak van overleg en discussie over de specifieke vervoersrealiteit waarmee de archipelregio's worden geconfronteerd; onderstreept de noodzaak om kustvaart- en zeesnelwegprojecten in een bredere context te bezien, waarin ook de landen die geografisch tot de onmiddellijke omgeving van Europa behoren, een plaats hebben; wijst erop dat daartoe een betere synergie tussen regionaal beleid, ontwikkelingsbeleid en vervoersbeleid onontbeerlijk is;
10. erkent dat regionale luchthavens een cruciale rol spelen in de ontwikkeling van perifere en ultraperifere gebieden, doordat zij beter op hub-luchthavens worden aangesloten; acht

het met name nuttig om waar mogelijk voor intermodale oplossingen te kiezen en vernieuwende financiële oplossingen te vinden om de modernisering van deze luchthavens mogelijk te maken; is van mening dat (hogesnelheids)spoorverbindingen tussen luchthavens een ideale kans bieden om verschillende vervoersvormen op duurzame wijze met elkaar te verbinden.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	22.2.2010
Uitslag eindstemming	+: 33 -: 5 0: 2
Bij de eindstemming aanwezige leden	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Sophie Briard Auconie, Zuzana Brzobohatá, Alain Cadec, Ricardo Cortés Lastra, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Seán Kelly, Evgeni Kirilov, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Franz Obermayr, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Nuno Teixeira, Michael Theurer, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid, Peter Simon, Evžen Tošenovský

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	1.6.2010
Uitslag eindstemming	+: 40 -: 0 0: 0
Bij de eindstemming aanwezige leden	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Roberts Zile
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Oldřich Vlasák, Sabine Wils