



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0241/2013

27.6.2013

VERSLAG

over bevordering van een Europese vervoerstrategie voor de toekomstige duurzame mobiliteit in Europa (2012/2298(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Michael Cramer

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	12
ADVIES VAN DE COMMISSIE REGIONALE ONTWIKKELING	13
UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE	17

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over bevordering van een Europese vervoerstrategie voor de toekomstige duurzame mobiliteit in Europa (2012/2298(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Onderzoek en innovatie voor de toekomstige mobiliteit in Europa – Ontwikkeling van een Europese vervoerstrategie" (COM(2012)0501),
 - gezien de mededeling van de Commissie getiteld "'Horizon 2020" – Het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie (2014-2020)' (COM(2011)0808),
 - gezien het witboek van de Commissie uit 2011 getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011)0144),
 - gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Europa 2020 – Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei" (COM(2010)2020),
 - gezien zijn resolutie van 8 juli 2011 over de verkeersveiligheid in Europa 2011-2020¹,
 - gezien artikel 48 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie regionale ontwikkeling (A7-0241/2013),
- A. overwegende dat de Commissie de tekortkomingen van het Europese vervoersinnovatiesysteem heeft gesignaleerd;
- B. overwegende dat investeringen in onderzoek en innovatie op verkeersgebied tevens een investering in de economie en voor het scheppen van arbeidsplaatsen vormen en dus een driedig effect kunnen hebben;
- C. overwegende dat innovatie essentieel is om een slimmer en veiliger vervoerssysteem voor de burgers tot stand te brengen, de milieuproblemen in de vervoerssector aan te pakken en een koolstofarme economie te realiseren;
- D. overwegende dat de doelstellingen van de Europa 2020-strategie inzake klimaatverandering en energie nauw samenhangen met innovatie in de vervoerssector: een 20 % geringere uitstoot van broeikasgassen dan in 1990, 20 % energie uit hernieuwbare bronnen, en een 20 % hogere energie-efficiëntie, alsmede 50 % minder verkeersdoden dan in 2001;
- E. overwegende dat de instelling en verlangens van de consumenten fundamenteel moeten

¹ Aangenomen teksten P7_TA(2011)0408.

veranderen, wil de prikkel kunnen ontstaan die vele ondernemingen en dienstverleners nodig hebben om een paradigmawisseling door te maken en de innovatiekansen te grijpen die geboden worden door de creatieve convergentie en originele combinaties waarop in paragraaf 5.3 van mededeling COM(2012)0501 van de Commissie wordt ingegaan;

- F. overwegende dat in het witboek lofwaardige initiatieven worden aangekondigd, zoals "Innovatie voor de toekomst – technologie en gedrag" (par. 3.2), "Multimodaal goederenvervoer: e-freight" (par. 7) en "Naadloze mobiliteit van deur tot deur" (par. 22);
- G. overwegende dat de Europese strategie het midden moet houden tussen het streven naar verkleining van de ecologische voetafdruk van het vervoer en het verzekeren van het vrije verkeer in de Europese Unie, om te komen tot een intermodale, geïnterconnecteerde, geïntegreerde en doeltreffende Europese vervoersruimte;
- H. overwegende dat er in de Europese Unie in 2012 bij verkeersongevallen meer dan 31 000 mensen om het leven kwamen en meer dan 1 500 000 gewonden en zwaargewonden vielen;
- I. overwegende dat er al technologie beschikbaar is die tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de "Europese verkeersveiligheidsruimte" kan bijdragen, maar dat deze technologie nog niet in de handel is;

Uitgangspunten

1. beklemtoont dat een Europese vervoerstrategie voor de toekomstige duurzame mobiliteit in Europa in de eerste plaats de kwaliteit van de dienstverlening, het gemak voor reizigers en bedrijven en het gebruik van duurzame mobiliteit moet aanmoedigen en dat dit gestoeld moet zijn op de doelstellingen en wetgeving van de Unie wat betreft terugdringing van het energieverbruik, verkeerslawaaai, luchtverontreiniging, grondstoffenverbruik en uitstoot van broeikasgassen voor de jaren 2020, 2030 en 2050, en wat betreft verbetering van de volksgezondheid en leefkwaliteit, dienstverlening, een gaandeweg persoonsgericht en bevredigender vervulling van de behoeften van de consument, en meer veiligheid en zekerheid;
2. roept, in het kader van het belang van onderzoek en innovatie (R&I) voor de gehele Europese economie, de Commissie en de Raad op het belang van het initiatief Horizon2020 te erkennen en hiervoor dan ook voldoende financiering te voorzien;
3. onderschrijft het streven van de Commissie naar een betere afstemming van vervoersresearch en innovatie met de doelstellingen van het Europees vervoersbeleid en de stappenplannen voor elk deelgebied, maar is van oordeel dat de aanpak die in de mededeling van de Commissie wordt voorgesteld aan de hand van de hieronder geformuleerde prioriteiten moet worden bijgesteld;
4. is van oordeel dat een Europese vervoerstrategie alle regio's van de EU moet bestrijken, wil er sprake kunnen zijn van een efficiënt personen- en goederenvervoer en daarmee van een echte Europese interne markt;
5. is van oordeel dat efficiënter, coherenter en gericht gebruik van R&I bij de vaststelling

en uitvoering van het vervoersbeleid cruciaal is om in te spelen op nieuwe realiteiten, af te stappen van traditioneel denken en pioniersideeën centraal te plaatsen, en aldus de gebruikers innovatieve vervoersoplossingen te kunnen bieden die aan de behoeften tegemoetkomen en voldoen aan de voorwaarden inzake beschikbaarheid, rentabiliteit, geloofwaardigheid, kwaliteit en continuïteit;

6. spoort de Commissie aan een voor R&I gunstig kader tot stand te brengen door voor alle mobiliteits- en vervoerswijzen eerlijke, efficiënte en innovatieve prijssystemen te creëren, met name door internalisering van externe kosten, met inachtneming van de beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt";
7. onderkent het nut van het door de Commissie voorgestelde monitoring- en informatiesysteem voor onderzoek en innovatie in het vervoer (Trimis) en pleit ervoor dat de zienswijze van de consumenten daarin verwerkt wordt om een ideaal instrument in handen te krijgen om na te gaan hoe innovatie door de macht der gewoonte belemmerd wordt, om nieuwe kansen te ontdekken en nieuwe mogelijkheden voor dienstverlening ingang te doen vinden waarmee een verandering in de maatschappelijke houding tegenover duurzaam vervoer gestimuleerd kan worden;
8. beklemtoont dat bepaalde technologische keuzen de volledige verwezenlijking van de potentiële vervoersinnovatie belemmeren en voor de uitwerking van nieuwe innovatieve ideeën lastig kunnen zijn; is daarom van oordeel dat het beleid van de Unie neutraal moet staan ten opzichte van alternatieve vervoerstechnologie ("technologieneutraliteit"), dat besluiten over prioriteiten en financiering gebaseerd moeten zijn op de resultaten, met inachtneming van de gehele levenscyclus van de op specifieke vervoersterreinen gebruikte technologie, en dat het harmonisatiestreven geen belemmering mag vormen voor de ontwikkeling van innovatieve en alternatieve oplossingen op vervoersgebied, de verscheidenheid van de energiemix en de uitrol van intelligente communicatietechnologieën;
9. wijst erop dat overheid en bedrijfsleven zich nieuwe oplossingen en alternatieve technologieën gemakkelijker eigen maken als de innovatieketen efficiënter wordt en er meer wordt geïnvesteerd in maatregelen als stimulansen om belemmeringen voor implementatie en marktintroductie weg te nemen ("full-cycle commitments"); steunt de Commissie dan ook bij haar initiatieven naar aanleiding van de stelling dat het voor de ontsluiting van het volledige innovatiepotentieel van de vervoerssector en de ondersteuning van innovatieve ondernemingen nodig is dat de financiering mede gericht wordt op marktintroductie, demonstratie en volledige toepassing van nieuwe oplossingen en dat geschikte sturings- en financieringsinstrumenten een snelle toepassing van onderzoeksresultaten kunnen waarborgen;
10. is van oordeel dat een dergelijke strategie alle Europese regio's en hun beroepsbevolking ten goede zal komen, en wijst er met klem op dat - met name bij het ontwikkelen van schonere vervoersmodi - rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken en het specifieke potentieel van de regio's; dringt er bij de lagere overheden en belanghebbenden op aan dat zij partnerschappen voor innovatie op het gebied van duurzame mobiliteit tot stand brengen;
11. dringt aan op meer ondersteuning voor R&I-activiteiten van kleine en middelgrote

ondernemingen (kmo's), met name door verbeterde toegang tot EU-financiering en vermindering van administratieve rompslomp, en benadrukt het belang van het scheppen en in stand houden van werkgelegenheid en duurzame groei met behulp van R&I;

12. stelt dat investeringen in het kader van de structuur- en de investeringsfondsen van de EU grote mogelijkheden bieden voor het ontwikkelen van slimme specialisaties voor duurzame mobiliteit in de Europese regio's;
13. spoort de nationale en regionale overheden aan onderzoeks- en ontwikkelingsstrategieën uit te stippelen die uitgaan van het begrip "slimme specialisatie", omwille van een efficiëntere besteding van de middelen van de structuurfondsen en een sterkere synergie tussen publieke en private investeringen;
14. wijst er in dit verband op dat een strategie voor innovatieve technologie oog moet hebben voor de specifieke kenmerken en bijzonderheden van de betrokken gebieden, en dat een uniforme standaardaanpak niet zal voldoen; is bijvoorbeeld van oordeel dat gebieden met specifieke territoriale handicaps zoals eiland- en berggebieden, ultraperifere regio's en dunbevolkte streken elk hun eigen potentieel op economisch en ander gebied hebben, dat geschikte en innovatieve mobiliteitsoplossingen vergt, wil het benut kunnen worden; wijst er in dit verband op dat er voor duurzame vervoersinfrastructuur voldoende middelen ter beschikking moeten worden gesteld;
15. beklemtoont dat de vereenvoudiging van de administratieve procedures voor de financiering van R&I op Europees, nationaal, regionaal, plaatselijk en grensoverschrijdend niveau ter hand moet worden genomen, teneinde op dit vlak tot een duidelijk en transparant kader te komen;
16. beklemtoont dat het zaak is een niet-aflatende inzet aan de dag te leggen om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen; verlangt dat de Commissie de met een grote meerderheid door het Parlement aangenomen voorstellen tot verbetering van de verkeersveiligheid in overweging neemt en in praktijk brengt;
17. is van oordeel dat een ommezwaai in de verkeerstechnologie juist en belangrijk is; wijst er echter op dat deze ommezwaai niet door verbodsbepalingen bereikt moet worden maar door stimulansen om het gebruik van zuinige techniek aantrekkelijk te maken;
18. beklemtoont dat ideeën voor innovatieve vervoersoplossingen of nieuwe combinaties van beproefde methoden niet taboe verklaard mogen worden;

Algemene maatregelen

19. is van oordeel dat R&I op het gebied van duurzame mobiliteit op het integratiebeginsel gestoeld moet zijn, met name door opheffing van grensoverschrijdende ontbrekende schakels (interconnectie), vergroting van de compatibiliteit tussen en binnen systemen (interoperabiliteit) en het bereiken van een verschuiving naar de combinatie van de voor een bepaald traject meest geschikte en duurzame vervoerswijze (inter- en comodaliteit);
20. brengt nog eens in herinnering dat de EU behoefte heeft aan een daadwerkelijk gemeenschappelijk vervoersbeleid dat recht doet aan het belang van het vervoer binnen en

tussen de Europese regio's en aan de samenhang van het vervoer op plaatselijke, regionale, nationale en Europese schaal; verzoekt de lidstaten en de regio's ervoor te zorgen dat de combinatie van modellen de ontwikkeling in de richting van werkelijk duurzame mobiliteit garandeert;

21. onderstreept dat deze strategie moet steunen op een integrerend model dat absolute prioriteit toekent aan interregionale verbindingen en grensoverschrijdende ontbrekende schakels, zoals in gebieden met geografische discontinuïteit, en ertoe leidt dat innovatieve oplossingen voor multimodaal vervoer de regionale verschillen verkleinen en de arbeidsmobiliteit en de territoriale cohesie vergroten; onderkent dat er thans aanzienlijke verschillen tussen de vervoersnetwerken van de regio's bestaan en wijst erop dat er in duurzame vervoerstechnologie en oplossingen geïnvesteerd moet worden in regio's met bijzondere handicaps, mede gelet op het potentieel van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen;
22. beklemtoont dat R&I ook gericht moet zijn op de ontwikkeling van duurzame infrastructuurelementen ter bevordering van overschakeling op het gebruik van hernieuwbare grondstoffen als hout en composietmaterialen in spoorweginfrastructuurelementen (bijv. steunpalen voor de bovenleiding, seinpalen, bouw materiaal voor perrons en bruggen); wijst erop dat dit onder meer R&I-activiteiten inhoudt voor de ontwikkeling van alternatieven voor creosoot voor het impregneren van houten bielzen, waarvan het gebruik in 2018 op grond van EU-wetgeving gestaakt wordt;
23. stelt dat nieuwe mobiliteitsconcepten niet opgedrongen kunnen worden en dat er ter bevordering van duurzamer gedrag meer onderzoek moet worden gedaan op het vlak van ecosociale kennis, ruimtelijke ordening en stadsplanning en technologie op het vlak van de mobiliteitsvraag en gedragsverandering met het oog op een betere beheersing van vervoersstromen, onder meer via innovatieve instrumenten voor mobiliteitsbeheer, naadloze, op de behoeften van de gebruikers afgestemde mobiliteitsketens voor verplaatsingen van deur tot deur, ecologisch en slim autorijden en het gebruik van realtime-ICT;
24. acht de inbreng van de lagere overheden bij de Europese aansturing van het innovatiebeleid op het vlak van vervoer en mobiliteit van fundamenteel belang; beklemtoont de ervaring en de kennis die deze bestuurslagen kunnen inbrengen, zowel bij de integratie van technologie, infrastructuur, voertuigen en personen, als bij de bevordering van nieuwe maatschappelijke gewoonten op het vlak van de mobiliteit; wijst erop dat de lagere overheden de nijpendste mobiliteitsproblemen kunnen signaleren en deze moeten aanpakken, steeds nieuwe oplossingen uitproberen, beproefde methoden en nieuwe ideeën toepassen, en veel ervaring hebben met innovatie omdat ze met uiteenlopende situaties te maken hebben;
25. dringt aan op onderzoek naar eerlijke intra- en intermodale concurrentie in de vervoerssector en de belemmeringen die het gevolg zijn van gevestigde belangen die met de huidige bedrijfsmodellen in deze sector verbonden zijn, waaronder met name onderzoek naar het gebruik van technologische instrumenten die voor betere handhaving van en toezicht op de regels inzake cabotage, de sociale regels in het wegvervoer en de arbeidsomstandigheden van de werknemers in de sector vereist zijn;

26. beklemtoont dat innovatieve oplossingen om de geluidsoverlast van alle vervoerswijzen terug te dringen, vooral aan de bron, dringend nodig zijn om de gezondheid en leefkwaliteit van de EU-burgers te beschermen en voor draagvlak onder de bevolking te zorgen; verwijst in dit verband met nadruk naar zijn resolutie over het stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte, waarin het aandringt op vermindering van geluidsoverlast en trillingen en van het energieverbruik van spoorvoertuigen met 20% in 2020 (ten opzichte van het niveau van 2010), en beklemtoont andermaal dat bij de ontwikkeling van nieuwe technologieën, concepten en infrastructuren op vervoersgebied van meet af aan een prominente rol moet worden toegekend aan de geluidsemissies;
27. is ervan overtuigd dat innovatieve technologie gericht op de interactie tussen infrastructuur en voertuigen een belangrijke rol speelt bij het terugdringen van ongevallen, lawaai, trillingen, energieverbruik, luchtverontreiniging en klimaat effecten;
28. onderstreept dat het streven naar schonere energie voor het vervoer en mobiliteitstechnologie gekoppeld moet worden aan efficiëntere concepten en beter voertuigontwerp; beklemtoont het potentieel van energiebesparing dankzij innovatieve ideeën zoals vormen van energy harvesting die gebruikmaken van de mogelijkheden van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve brandstoffen;
29. benadrukt dat de gedachten niet alleen moeten uitgaan naar de aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen maar dat er bij researchconcepten expliciet aandacht moet worden besteed aan zaken als herstel, onderhoud en kwaliteitsverbetering (bijv. door het aanbrengen van apparatuur voor slimme verkeersgeleiding en "car to infrastructure-technologie");
30. verzoekt de lidstaten en de Commissie te investeren in onderzoek naar intelligente vervoerssystemen (ITS) en erop toe te zien dat die in praktijk worden gebracht en aldus bij te dragen tot vermindering van de verkeerscongestie, verbetering van de milieuefficiëntie van het vervoer in Europa en verhoging van de verkeersveiligheid;
31. verzoekt de Commissie de uniformisering van containers en andere recipiënten en de afmetingen van alle vervoermiddelen te controleren, zulks omwille van de interoperabiliteit en intermodaliteit;
32. verzoekt de Commissie de lidstaten een handboek met beproefde methoden voor de handhaving van de grenswaarden van de richtlijn luchtkwaliteit ter beschikking te stellen;

Specifieke maatregelen

33. erkent het belang van R&I op het gebied van de individuele mobiliteit en beklemtoont dat het gedrag van de verkeersdeelnemers van doorslaggevend belang is; dringt aan op prikkels om hen ertoe te bewegen te kiezen voor duurzame, aan lichaamsbeweging gekoppelde, veilige en gezonde vervoermiddelen en vervoerswijzen met het oog op de ontwikkeling van innovatieve benaderingen ter bevordering van milieuvriendelijk openbaar vervoer, lopen en fietsen, met inachtneming van de behoeften en de specifieke kenmerken van steden, voorsteden, agglomeraties en het platteland; acht het van wezenlijk belang dat de interoperabiliteit tussen vervoersdiensten verbeterd wordt en is van mening dat de vergunningverlenende instanties de eventuele problemen op dit technisch-

bestuurlijk terrein met bijzondere aandacht en spoed moeten aanpakken zodat er nieuwe, alternatieve vervoerswijzen met deze kenmerken op de markt kunnen worden gebracht;

34. beklemtoont dat de EU-instellingen zelf het goede voorbeeld moeten geven met hun mobiliteitsbeheer en dat de transparante realisering van dit streven en de resultaten ervan als visitekaartje voor de instellingen van de Unie kunnen gelden;
35. onderstreept dat succesvolle praktijken op het vlak van duurzaam vervoer bevorderd moeten worden en dringt aan op intensievere samenwerking en uitwisseling van goede praktijken tussen regio's met een vergelijkbaar ontwikkelingspotentieel; beveelt de plaatselijke autoriteiten aan gebruik te maken van goede praktijken door in nauw overleg met het maatschappelijk middenveld plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit te realiseren;
36. is van oordeel dat Europese satellietnavigatiesystemen zoals Galileo als belangrijke steunpilaar voor een intelligent en efficiënt vervoer in Europa moeten fungeren;
37. is voorstander van R&I die kan bijdragen tot een verschuiving van voertuigeigendom naar niet-conventioneel gebruik en nieuwe vormen van transportgerelateerde dienstverlening zoals carsharing en leenfietsen; spoort de Commissie aan zich sterker in te zetten voor collectieve vormen van individuele mobiliteit en geïndividualiseerd openbaar en collectief vervoer;
38. is van oordeel dat de research ook het fiscaal en administratief terrein moet bestrijken en dat er via belastingen, heffingen en tarieven voor particulieren, producenten en distributeurs van producten, diensten en/of inhoud creatieve prikkels moeten komen om fietsen en lopen en wellicht ook combinaties daarvan met het openbaar vervoer en andere duurzame vervoerswijzen te stimuleren;
39. wijst andermaal op de noodzaak van verbetering en bevordering van multimodaal verkeer door geïntegreerde en elektronische informatie en kaartverkoop met behulp van een opendatabenadering; wijst erop dat R&I op dit gebied met name moet stoeien op onbelemmerde mobiliteit, interoperabiliteit, betaalbaarheid, tarieftransparantie, gebruikersvriendelijkheid en efficiëntie;
40. beklemtoont dat er behoefte is aan innovatieve infrastructuur oplossingen met een lange levensduur, zoals verder uitgebouwde informatie-, betalings- en reserveringssystemen, waarbij met name ook rekening wordt gehouden met toegang zonder hindernissen voor alle reizigers en specifiek voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, zoals reizigers met rolstoelen, buggy's, fietsen of zware bagage;
41. pleit voor het vrij ter beschikking stellen van data met betrekking tot tijdstabellen en eventuele vertragingen van publieke transportmiddelen, zodat allerlei telematische applicaties door derden kunnen ontwikkeld worden om het comfort van de reizigers verder te verbeteren, zoals realtime-informatie voor een specifieke reisroute met verschillende vervoersmodi of een vergelijking van de ecologische voetafdruk van verschillende vervoersmodi voor een bepaalde route;
42. beklemtoont dat bij innovatie voor vervoer en mobiliteit in grootstedelijke zones en

woonwijken de nadruk moet liggen op gezondheid en leefkwaliteit, inclusief ruimte voor iedereen, minder lawaai en schonere lucht;

43. vraagt andermaal de aandacht van de Commissie voor de dringende noodzaak de verkeersveiligheid te verbeteren, met name voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, voetgangers, fietsers en mensen met een handicap of beperkte mobiliteit; is voorstander van R&I-projecten waarin technologische oplossingen en intelligente chauffeurs en hun gedragsgerichte benaderingen gecombineerd worden;
44. is van oordeel dat voor het tegengaan van verkeerscongestie in stedelijke gebieden en dichtbebouwde regio's naast een verbetering van de efficiëntie van de bestaande vervoermiddelen ook technologische vooruitgang vereist is om alternatieve vervoersoplossingen te vinden en het gebruik daarvan te bevorderen;
45. spoort de Commissie aan een sterke impuls te geven aan innovatie op het gebied van emissievrije schepen, met name veerboten, cruiseschepen en zeeschepen, gebaseerd op het gebruik van hernieuwbare energiebronnen als wind-, zonne- en golfenergie in combinatie met brandstofceltechnologie;
46. dringt bij de Commissie aan op gericht onderzoek naar verdere terugdringing van de gezondheids- en klimaateffecten van de emissies van alle transportmodi;
47. is van oordeel dat een coherente en doeltreffende Europese vervoerstrategie wat territoriale cohesie en evenwichtige ontwikkeling betreft aan moet sluiten bij de EU 2020-strategie (COM(2010)2020) en de aan 1990 gerelateerde reductiedoelstellingen, alsook bij het witboek getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" uit 2011 (COM(2011)0144); is van oordeel dat de strategie moet resulteren in een lager energieverbruik, minder verkeerslawaai, geringere verkeersbehoeften en minder luchtverontreiniging en uitstoot van broeikasgassen; beklemtoont dat de EU voor 2020, 2030 en 2050 harde streefcijfers moet vaststellen, wil zij deze doelstellingen kunnen bereiken;
48. stelt dat er behoefte is aan een grotere R&I-inspanning op het gebied van de binnenvaart, en wel om schone schepen en technologieën te ontwikkelen die geschikt zijn voor ondiep water, zoals de voor rivieren geschikte schepen voor duurzame binnenvaart (Rassin), waardoor besparingen op de infrastructuur voor de binnenwateren mogelijk zijn;
49. is ingenomen met het voorstel van de Commissie tot invoering van een monitoring- en informatiesysteem voor onderzoek en innovatie in het vervoer (Trimis); onderstreept het belang van regelmatige, kosteloze, gemakkelijk toegankelijke en betrouwbare informatieverschaffing aan regionale beleidsmakers; betreurt het dat het nog altijd zeer moeilijk is toegang te krijgen tot informatie over EU-financiering voor vervoersprojecten.
50. beveelt de Commissie aan initiatieven te ontplooien om projecten voor duurzame stadsontwikkeling, naar het voorbeeld van RegioStars, te selecteren en belonen;
51. onderstreept dat een alomvattende Europese strategie van onderaf moet worden gesteund in de vorm van goed doordachte en geïntegreerde vervoerstrategieën van de lagere overheden en de centrale overheid; is van oordeel dat de ontwikkeling van dergelijke

strategieën met Europese middelen moet worden gesteund;

52. is van oordeel dat alle overheidssteun verleend moet worden overeenkomstig de Europese wetgeving inzake staatsteun, alsmede de regelgeving inzake onderzoek, ontwikkeling en innovatie, en inzake financiering van vervoersactiviteiten en -infrastructuur; wijst er wel op dat er bij de Europese regels inzake staatssteun ook oog moet zijn voor de bijzondere handicaps van bepaalde regio's;
53. stelt dat de Commissie zich er sterker voor moet inzetten dat de kennis die uit R&I-activiteiten voortvloeit ten goede komt aan geïnteresseerde gebruikers (zoals kmo's en onderzoeksinstituten), door een geclusterde database op te zetten die een duidelijk ingedeeld overzicht geeft van alle door de EU gefinancierde R&I-projecten;
54. benadrukt het belang van nieuwe initiatieven, zoals het poolen van transport- en logistieke capaciteit met het oog op efficiënter goederenvervoer; roept de Commissie op de mogelijke belemmeringen van dergelijke initiatieven aan te pakken;
55. beklemtoont het belang van emissienormen voor bepaalde vervoermiddelen, met name auto's; meent dat eenzelfde benadering moet worden overwogen voor de luchtvaart en de scheepvaart;
56. is voorstander van nadere R&I met het oog op veiligheidsoplossingen voor de vervoerssector, mits de beginselen van evenredigheid, non-discriminatie en gegevensbescherming geëerbiedigd worden;
57. schaart zich achter het door de Commissie voorgestelde concept met de bijbehorende maatregelen voor een Europese vervoerstrategie; wijst er uitdrukkelijk op dat daaruit geen rechtsgrondslag voor gedelegeerde handelingen e.d. kan worden afgeleid en dat door de Commissie voorgestelde maatregelen alleen via de medebeslissingsprocedure hun beslag kunnen krijgen;
58. verzoekt de Commissie rekening te houden met de in dit verslag aangegeven prioriteiten als zij het Europees strategisch vervoerstrategieplan en de opties voor nadere actie formuleert;
59. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

TOELICHTING

Dit verslag gaat in op de recente mededeling van de Commissie getiteld "Onderzoek en innovatie voor de toekomstige mobiliteit in Europa – Ontwikkeling van een Europese vervoerstrategie".

Het gaat de rapporteur met name om het bereiken van de streefcijfers van de Unie voor vermindering van het energieverbruik, verkeerslawaaï, luchtverontreiniging, uitstoot van broeikasgassen, ongevallen en ruimtelijke ordening, vermindering van de klimaateffecten van de vervoerssector en verbetering van de volksgezondheid en leefkwaliteit in de EU.

De rapporteur beseft dat er nog veel te doen is om research en innovatie (R&I) beter af te stemmen op het vervoersbeleid. De algemene beginselen die geëerbiedigd moeten worden zijn: technologie-neutraliteit, complementariteit, verantwoording en transparantie. De rapporteur vreest met name dat duplicatie van onderzoek op nationaal en Europees niveau de dringend gewenste vooruitgang in de weg staat, en hij dringt dan ook aan op efficiënt en coherent gebruik van R&I-middelen.

De rapporteur is voorts van mening dat kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) bijzondere aandacht verdienen en bij het onderzoek meer kansen nodig hebben, vooral dankzij gestroomlijnde procedures en minder administratieve rompslomp bij het aanvragen van EU-subsidies. Bedrijven hebben hulp nodig bij het overnemen van nieuwe oplossingen en innovatieve technologie, dankzij meer efficiency en grotere investeringen.

De rapporteur vreest bovendien dat de EU haar leiderspositie op het vlak van research en technologie aan andere internationale spelers moet afstaan. De lidstaten moeten zich daarom sterker inzetten op het vlak van coördinatie en investeringen om meer profijt te trekken van de resultaten van onderzoek op vervoersgebied en marktintroductie en implementatie te stimuleren. De EU-instellingen moeten meer proefprojecten opzetten binnen hun eigen mobiliteitsbeheer.

De rapporteur is ervan doordrongen dat de Europese vervoerstrategie dringend zo efficiënt mogelijk moet worden om de vruchten op economisch vlak, milieugebied en maatschappelijk terrein te kunnen plukken en om duurzame groei en werkgelegenheid aan te zwengelen. Ook het concurrentievermogen van de Unie kan profiteren van onderzoeksprojecten die de volledige cyclus omvatten.

De rapporteur is ten slotte sterk voorstander van R&I die gericht is op terugdringing van de vervoersvraag door betere ruimtelijke ordening, communicatiestrategieën en nieuwe gedragsgerichte benaderingen. De mogelijkheden van geïntegreerde informatie en kaartverkoop verdienen nader onderzoek zodat de technologie in geheel Europa geïmplementeerd kan worden. In de vervoerstrategie moet voorrang worden verleend aan R&I die gericht is op duurzame en veilige mobiliteit voor de kwetsbaarste burgers.

3.6.2013

ADVIES VAN DE COMMISSIE REGIONALE ONTWIKKELING

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake bevordering van een Europese vervoerstrategie voor de toekomstige duurzame mobiliteit in Europa
(2012/2298(INI))

Rapporteur voor advies: Jean-Jacob Bicep

SUGGESTIES

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

1. brengt nog eens in herinnering dat de EU behoefte heeft aan een daadwerkelijk gemeenschappelijk vervoersbeleid dat recht doet aan het belang van het vervoer binnen en tussen de Europese regio's en aan de samenhang van het vervoer op plaatselijke, regionale, nationale en Europese schaal; verzoekt de lidstaten en de regio's ervoor te zorgen dat de mix van modellen de ontwikkeling in de richting van werkelijk duurzame mobiliteit garandeert;
2. onderstreept de noodzaak van het bevorderen van succesvolle praktijken op het vlak van duurzaam vervoer en dringt aan op intensievere samenwerking en het uitwisselen van goede praktijken tussen regio's met een vergelijkbaar ontwikkelingspotentieel; beveelt de lagere overheden aan gebruik te maken van goede praktijken door in nauw overleg met het maatschappelijk middenveld plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit te realiseren;
3. is van oordeel dat een Europese vervoerstrategie alle regio's van de EU moet bestrijken, wil er sprake kunnen zijn van een efficiënt personen- en goederenvervoer en daarmee van een echte Europese interne markt;
4. is van oordeel dat een coherente en doeltreffende Europese vervoerstrategie wat territoriale cohesie en evenwichtige ontwikkeling betreft aan moet sluiten bij de EU 2020-strategie (COM(2010)2020) en de 1990-reductiedoelstellingen, alsook bij het Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" uit 2011 (COM(2011)0144); is van oordeel dat de strategie moet resulteren in een lager energieverbruik, minder verkeerslawaaï, geringere verkeersbehoeften, en een lager niveau van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgasemissies; beklemtoont dat de EU, teneinde dit te bereiken, voor 2020, 2030 en

2050 harde doelstellingen moet vaststellen;

5. onderstreept dat deze strategie moet steunen op een integrerend model, dat absolute prioriteit toekent aan interregionale verbindingen en grensoverschrijdende ontbrekende tracés, waaronder in gebieden met geografische discontinuïteit, en ertoe leidt dat innovatieve oplossingen voor multimodaal vervoer de regionale verschillen verkleinen en de arbeidsmobiliteit en de territoriale cohesie vergroten; onderkent dat er thans aanzienlijke verschillen tussen de vervoersnetwerken van de regio's bestaan en wijst erop dat er in duurzame vervoerstechnologie en oplossingen geïnvesteerd moet worden in regio's met bijzondere handicaps, mede rekening houdend met het potentieel van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen;
6. is van oordeel dat een dergelijke strategie alle Europese regio's en hun beroepsbevolking ten goede zal komen, en wijst er met klem op dat - met name bij het ontwikkelen van schonere vervoersmodi - rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken en het specifieke potentieel van de regio's; verzoekt de lagere overheden en stakeholders partnerschappen tot stand te brengen voor innovatie op het gebied van duurzame mobiliteit;
7. denkt dat investeringen in het kader van de structuur- en de investeringsfondsen van de EU grote mogelijkheden bieden voor het ontwikkelen van slimme specialisaties voor duurzame mobiliteit in de Europese regio's;
8. spoort de nationale en regionale overheden aan onderzoeks- en ontwikkelingsstrategieën uit te stippelen die op slimme specialisatie gebaseerd zijn, omwille van een efficiëntere besteding van de middelen van de structuurfondsen en een sterkere synergie tussen publieke en private investeringen;
9. wijst er in dit verband op dat een strategie voor innovatieve technologie ook moet hebben voor de specifieke kenmerken en bijzonderheden van de afzonderlijke gebieden, en dat een "unisex"-benadering niet zal werken; is bijvoorbeeld van oordeel dat eiland- en berggebieden, ultraperifere regio's en dunbevolkte streken elk een geheel eigen potentieel hebben, dat passende en innovatieve mobiliteitsoplossingen vergt, wil ook het economischegroeipotentieel van deze gebieden met specifieke territoriale handicaps benut kunnen worden; wijst er in dit verband op dat voldoende middelen ter beschikking moeten worden gesteld voor duurzame vervoersinfrastructuur;
10. beklemtoont dat de vereenvoudiging van de administratieve procedures voor de financiering van onderzoek en innovatie op Europees, nationaal, regionaal, plaatselijk en grensoverschrijdend niveau ter hand moet worden genomen, teneinde op dit vlak tot een duidelijk en transparant juridisch kader te komen;
11. is van oordeel dat voor het tegengaan van verkeerscongestie in stedelijke gebieden en dichtbebouwde regio's naast een verbetering van de efficiëntie van de bestaande vervoermiddelen ook technologische vooruitgang vereist is om alternatieve vervoersoplossingen te vinden en hun toepassing te bevorderen;
12. onderstreept dat een alomvattende Europese strategie van onderaf moet worden gesteund in de vorm van goed doordachte en geïntegreerde vervoerstrategieën van de plaatselijke

en regionale autoriteiten en de nationale regeringen; is van oordeel dat de ontwikkeling van dergelijke strategieën moet worden gesteund door de Europese fondsen;

13. is van oordeel dat een Europese vervoerstrategie, in overeenstemming met het Partnerschap voor duurzame stads-plattelandontwikkeling (Rurban), mede omwille van geïntegreerde territoriale cohesie en met het oog op de benutting van het groeipotentieel van geheel Europa, gericht moet zijn op mobiliteit in alle regio's, in het bijzonder die met de grootste achterstanden en de meest verafgelegen gebieden;
14. is verheugd over het voorstel van de Commissie betreffende de oprichting van een Transport Research and Innovation Monitoring and Information System (Trimis) (systeem voor monitoring van en informatie over onderzoek en innovatie op het gebied van vervoer); onderstreept het belang van regelmatige, kostenloze, gemakkelijk toegankelijke en betrouwbare informatieverschaffing aan regionale beleidsmakers; betreurt het dat het nog altijd zeer moeilijk is toegang te krijgen tot informatie over EU-financiering voor vervoersprojecten.
15. beveelt de Commissie aan initiatieven te ontplooiën om projecten voor duurzame stadsontwikkeling zoals RegioStars te selecteren en belonen;
16. is van oordeel dat alle overheidssteun verleend moet worden overeenkomstig de Europese wetgeving inzake staatsteun, alsmede de regelgeving inzake onderzoek, ontwikkeling en innovatie, financiering van vervoersactiviteiten en infrastructuur; wijst er wel op dat er bij de Europese regels inzake staatssteun ook oog moet zijn voor de bijzondere handicaps van bepaalde regio's.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	30.5.2013
Uitslag eindstemming	+ : 41 - : 0 0 : 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	Luís Paulo Alves, Jean-Jacob Bicep, John Bufton, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Georgios Stavrakakis, Csanád Szegedi, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Martina Anderson, Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Evžen Tošenovský, Giommaria Uggias, Manfred Weber, Iuliu Winkler
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Albert Deß, Takis Hadjigeorgiou, Katarína Neved'alová

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	18.6.2013
Uitslag eindstemming	+: 35 -: 2 0: 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Phil Bennion, Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Sabine Wils