



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

---

*Commissie industrie, onderzoek en energie*

---

**2009/2096(INI)**

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

PA\_NonLeg

## 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies en 70% van de overige vervuilende emissies van voertuigen, die de tweede bron van NO<sub>x</sub>- en PM<sub>10</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>-emissies te verlagen; steunt met name de elektromobiliteit met het oog op een grotere inzet van CO<sub>2</sub>-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 verstopping 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 prijsstellingssysteem 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 voorruitpresentatie 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 boekingsstelsel,

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 nulmissie, 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

<b>Datum goedkeuring</b>	23.2.2010
<b>Uitslag eindstemming</b>	+:           46 -:           3 0:           1
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	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
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	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