

## **P6\_TA(2008)0409**

### **Goederenvervoer in Europa**

#### **Resolutie van het Europees Parlement van 4 september 2008 over het goederenvervoer in Europa (2008/2008(INI))**

*Het Europees Parlement,*

- gezien de mededelingen van de Commissie "De EU-agenda op het gebied van goederenvervoer: versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa" (COM(2007)0606), "Actieplan inzake goederenlogistiek" (COM(2007)0607), "Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer" (COM(2007)0608) en "Beheersovereenkomsten betreffende de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur" (COM(2008)0054),
  - gezien de mededeling van de Commissie "Goederenlogistiek in Europa – Sleutel tot duurzame mobiliteit" (COM(2006)0336),
  - gezien de mededeling van de Commissie betreffende de invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen ERTMS/ETCS (COM(2005)0298),
  - gezien de conclusies van de Raad van 29-30 november en 3 december 2007 over de mededeling van de Commissie betreffende het "Actieplan inzake goederenlogistiek", evenals die van 7 april 2008 over de mededeling van de Commissie "Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer",
  - gezien het Groenboek van de Commissie, getiteld "Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur" (COM(2007)0551),
  - onder verwijzing naar zijn resolutie van 5 september 2007 over goederenlogistiek in Europa – sleutel tot duurzame mobiliteit<sup>1</sup>,
  - onder verwijzing naar zijn resolutie van 9 juli 2008 over "Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur"<sup>2</sup>,
  - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0326/2008),
- A. overwegende dat de vervoerssector verantwoordelijk is voor bijna 30% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de EU – en in de steden zelfs 40% - en dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot, ondanks een aantal inspanningen die zijn verricht op het gebied van technologische verbetering en innovatie, tussen 1990 en 2005 met 26% toegenomen is, terwijl deze in de andere sectoren door aanzienlijke investeringen (die miljarden euro's bedroegen) met 10% werden verminderd,
- B. overwegende dat een duurzaam en efficiënt vrachtvervoer in Europa van vitaal belang is voor een succesvolle en concurrerende economie, de behoeftevoorziening van de consument en het scheppen van een aanzienlijk aantal arbeidsplaatsen en welvaart voor de Europese

---

<sup>1</sup> PB C 187 E van 24.7.2008, blz. 154.

<sup>2</sup> Aangenomen teksten, P6\_TA(2008)0356.

burgers,

- C. overwegende dat, zoals in het Witboek van de Commissie, getiteld "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" (COM(2001)0370) wordt voorspeld, het goederenvervoer tussen 2000 en 2020 naar verwachting met ongeveer 50% (in tonkilometer) zal toenemen en dat het goederenvervoer al tussen 1995 en 2005 met 30% sneller is toegenomen dan het BBP; verder overwegende dat de groei in het totale goederenvervoer grotendeels het gevolg is geweest van een toename van het vervoer over de weg en door de lucht ten opzichte van andere vervoerswijzen,
  - D. overwegende dat oplossingen voor duurzamere en doeltreffender systemen voor logistiek en goederenvervoer en oplossingen met het oog op de intermodale integratie van alle vervoerswijzen niet alleen tot een verbetering van de economie en veiligheid leiden, maar ook de doelstellingen van de EU ten aanzien van klimaatverandering en voor 2020 te behalen energiebesparingen helpen realiseren,
  - E. overwegende dat, om deze uitdagingen het hoofd te bieden, de EU en de lidstaten, in de huidige context van onvoldoende budgettaire middelen, zichzelf bepaalde gecoördineerde prioriteiten moeten stellen, hun middelen moeten concentreren op een beperkt aantal maatregelen ten gunste van de duurzaamheid en intermodaliteit van het goederenvervoer en rekening moeten houden met gevoelige regio's,
  - F. overwegende dat het Europese corridornetwerk beter moet worden ontwikkeld, waarbij men moet uitgaan van het bestaande net en van de bestaande structuren en technologieën en waarin ook de "groene corridors" voor alle vrachtvervoerswijzen met ambitieuze, duurzame criteria voor milieu moeten worden geïntegreerd,
  - G. overwegende dat het vorenvermelde actieplan inzake goederenlogistiek van de EU ten doel moet hebben de bewegingen van het goederenvervoer in Europa en daarbuiten te vergemakkelijken ten bate van alle Europese bedrijven en het Europese concurrentievermogen in het algemeen,
1. benadrukt dat de Europese goederenvervoerssystemen aan dringende uitdagingen het hoofd moet bieden om de doeltreffende integratie en de duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa te bevorderen, sterker bij te dragen aan de verbetering van de mobiliteit, efficiënt energiegebruik en de vermindering van het oliegebruik, van vervuilende emissies en van de externe kosten en verwelkomt daarom bovengenoemde mededelingen van de Commissie en Raadsconclusies; moedigt de Commissie, lidstaten en industrie aan, in de toekomst een goederenvervoersbeleid te ondersteunen dat duurzamer is in termen van mobiliteit, milieu, klimaat, economie, veiligheid en sociale belangen, door bij de stapsgewijze integratie van prioritaire grensoverschrijdende goederenspoorcorridors, knooppunten en conventionele netwerken in een uitgebreide Europese Unie het gebruik van efficiëntere logistieke systemen te bevorderen, en door het beginsel dat de gebruiker en de vervuiler betaalt voor alle vervoerswijzen te bevorderen;
  2. steunt het standpunt van de Commissie dat co-modaliteit en intermodaliteit van fundamenteel belang blijven voor het creëren van een duurzaam en efficiënt vrachtvervoer in Europa;
  3. stelt echter vast dat de bevoegdheden en middelen van de EU ter verbetering van de goederenvervoersmarkten beperkt zijn; wijst erop dat belangrijke onderdelen van het net al

op volledige capaciteit worden gebruikt en dringt er daarom bij de vervoersministers die verantwoordelijk zijn voor de belangrijkste Europese corridors op aan om het thema investeringen in infrastructuur aan de orde te stellen en het ten minste eens te worden over de coördinatie van hun nationale investeringsplannen voor hun respectieve corridors;

4. is ervan overtuigd dat stedelijke goederenlogistiek een specifieke aanpak vereist; hoopt dat de discussie over bovengenoemd Groenboek stedelijke mobiliteit samen met het Actieplan inzake goederenlogistiek kan leiden tot een uitwisseling van goede praktijken tussen steden ten einde tot duurzame oplossingen te komen voor de bevoorrading van steden;
5. verzoekt daarom dat de Commissie ten laatste eind 2008 een programma voorstelt voor nauwere samenwerking tussen de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor projecten op dit gebied en dat zij oplossingen voor de bestaande knelpunten vergemakkelijkt en evalueert met bijzondere aandacht voor het goederenvervoer en naar behoren rekening houdend met de toegevoegde waarde van de factor logistiek;
6. steunt het idee van speciale netwerken voor goederenvervoer, die gebruik moeten maken van bestaande conventionele verkeersnetwerken, die geleidelijk ontlast worden als gevolg van de vooruitgang die met hogesnelheidstreinen wordt geboekt;
7. benadrukt dat de goederenspoorwegnetten op de meest 'marktrelevante' corridors voor goederenvervoer moeten berusten waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande ERTMS (European Rail Traffic Management System: Europees beheersysteem voor spoorvervoer) corridors en het TEN-T (Trans-European-Transport: trans-Europees vervoersnet), (d.w.z. zo nodig uitgebreid met specifieke gebieden met een groot verkeersvolume, zoals havens); meent dat er corridorcoördinatoren op hoog niveau benoemd moeten worden waar dit nog niet is gebeurd; verzoekt het Europees Spoorwegbureau, als de autoriteit van het ERTMS, ervoor te zorgen dat deze trajecten op elkaar aansluiten;
8. verwacht dat de Commissie de "groene corridors" definieert als exemplarische mobiliteits- en intermodaliteitsprojecten om over te schakelende op milieuvriendelijke vervoerswijzen ter vermindering van ongevallen, verkeersopstoppingen, lawaai, lokale giftige en niet-giftige vervuiling, CO<sub>2</sub>-emissies, landschaps- en energieverbruik, en uitbreiding van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen (in het bijzonder van wind- en zonne-energie) in overeenstemming met de EU-wetgeving, haar doelstellingen en intelligente vervoerssystemen;
9. dringt er in dit verband op aan dat de Commissie en de lidstaten sterkere stimuli moeten bieden ter bevordering van de milieuvriendelijkheid van alle vervoerswijzen en ter ondersteuning van de meest efficiënte combinatie van vervoerswijzen die tot de minste schade aan het milieu leidt, met name in de 'groene corridors';
10. stelt voor om de integratie van regionale planning, productieprocessen en marktstructuren en - met inbegrip van het vermijden van overbodig vervoer - te steunen en de afstanden te verkorten en snelheden aan te passen in het goederenvervoer; is van mening dat het tijdsverspillende en energie-intensieve 'stop-and-go' in het goederenvervoer door geautomatiseerde snelheidsaanpassing moet worden voorkomen;
11. beschouwt een betere tenuitvoerlegging en aanscherping van de bestaande wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke en verontreinigende goederen als een prioriteit;

12. spoort de Commissie en de lidstaten ertoe aan de uitwisseling van beste praktijken in gevoelige grensgebieden (bergachtige en dichtbevolkte gebieden) en steden te bespoedigen, rekening houdend met de aanbevelingen in de vorenvermelde resolutie over stedelijke mobiliteit en met de ervaringen die zijn opgedaan met het CIVITAS-programma betreffende schoner en beter vervoer in steden, door de logistieke aspecten meer gewicht te geven;
13. verzoekt de Commissie om de medefinanciering van de EU te concentreren op de doeltreffendheid, op de interoperabiliteit en verbetering van de spoorweginfrastructuur, op intermodale knooppunten alsmede op alle andere wijzen van goederenvervoer;
14. verzoekt de Commissie en de lidstaten tevens, met het oog op de voor 2009 verwachte herziening van de begroting van de Europese Unie, nu reeds de positie van vervoer in die begroting te overwegen, om in het verleden gemaakte fouten niet te herhalen en voldoende investeringen in de strategische infrastructuur voor de toekomst te waarborgen, ten einde de doelen inzake duurzame ontwikkeling en emissiereductie die de Europese Unie zich gesteld heeft, te bereiken;
15. benadrukt hoe uitermate belangrijk op elkaar aansluitende tolsystemen zijn voor een efficiënt goederenvervoer in Europa;
16. beschouwt een betere aansluiting van zee- en rivierhavens op het spoorweginet en weginet van het achterland als een belangrijk onderdeel van de transportinfrastructuur; onderstreept de belangrijke rol van interne platforms en droogdokken;
17. is overtuigd van de mogelijkheden die de binnenwateren bieden voor het goederenvervoer, en dringt erop aan dat de Commissie voor een behoorlijke uitvoering van het actieprogramma NAIADES over het bevorderen van de binnenvaart in Europa zorgt;
18. benadrukt dat investeringen in terminals in het binnenland flexibel en snel gerealiseerd kunnen worden en zo knelpunten in de gehele intermodale keten kunnen verhelpen;
19. wenst dat de naleving en/of invoering van stabiele, intermodale normen betreffende afmetingen en gewicht van voertuigen, containers en laad- en losinstallaties beschouwd wordt als zijnde van strategisch belang om het vrachtvervoer naar spoorwegen en duurzame waterwegen te verplaatsen om zo de infrastructuurkosten te beperken;
20. stelt vast dat verschillende horizontale technieken die zouden bijdragen aan eenvoudigere laadmogelijkheden van vrachtwagens naar rails, maar ook bij de verplaatsing naar verschillende spoorbreedtes van de rails, vaak onvoldoende gestandaardiseerd zijn; dringt er daarom bij de internationale en Europese instanties op aan, deze technieken vooral met oog op grotere doeltreffendheid en kostenbesparing te standaardiseren; onderstreept in dit verband dat het van belang is snel te komen tot vaststelling van een wereldwijde norm voor intermodale laadeenheden;
21. verzoekt de Commissie haar richtsnoeren voor milieu- en spoorsteun zo vorm te geven dat investeringen in het duurzaam goederenspoorvervoer vereenvoudigd worden; benadrukt in dit opzicht het strategische belang van de medefinanciering van vermindering van geluidsoverlast, ook aan de bron (aanpassing van goederenwagens), zoals voor het uitrusten van het rollend materieel met ERTMS al het geval is;

22. is ervan overtuigd dat infrastructuurbeheer en het verrichten van diensten grensoverschrijdend, niet-discriminerend en transparant georganiseerd moeten worden om een doeltreffende, interoperabele en soepele goederenlogistiek te kunnen realiseren; beklemtoont in dit opzicht het belang van de verdere voltooiing van de interne vervoersmarkt voor alle vervoerswijzen; verwelkomt in dit verband het voorstel van de Commissie voor de oprichting van een Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen en ondersteunt de idee van één vervoersdocument en unieke toegangspunten voor alle vervoerwijzen;
23. benadrukt dat een goed werkende interne markt voor wegvervoer kan bijdragen tot efficiënter vervoer en minder lege ritten; vraagt de Commissie om strikt toe te zien op de naleving van de EU-wetgeving inzake internationaal vervoer over de weg en cabotage; erkent dat lidstaten het cabotagevervoer onder bepaalde voorwaarden mogen beperken, maar verzoekt de Commissie om als hoedster van het Verdrag streng op te treden tegen onevenredige beperkingen en sancties die een aantal lidstaten in dit verband opleggen aan buitenlandse transporteurs;
24. moedigt de Commissie aan om in meerjaarlijkse contracten voor de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur randvoorwaarden voor minimale pan-Europese kwaliteitsnormen op te stellen; stelt de lidstaten voor om de beschikbaarheid van middelen voor de aanleg, uitbreiding en onderhoud van de spoorweginfrastructuur aan deze kwaliteitsnormen te koppelen en als onscheidbaar pakket te beschouwen om zo bij te dragen aan meer doeltreffendheid en kostenbesparing;
25. verzoekt de Commissie zorg te dragen voor toezicht op en bevordering van een doeltreffende en stelselmatige toepassing van goede praktijken op het vlak van meerjarige contracten voor infrastructuurkwaliteit; vraagt de Commissie om, op basis van haar hierboven vermelde mededeling, (COM(2008)0054), en in nauwe samenwerking met beheerders van infrastructuur een format voor benchmarking van infrastructuurdiensten te ontwikkelen, met inbegrip van de belangrijkste prestatie-indicatoren;
26. verzoekt de Commissie krachtiger aanbevelingen te doen betreffende meerjarencontracten voor infrastructuurkwaliteit en -capaciteit (stoelend op een transparante monitoring van de huidige toepassing van artikel 6 van Richtlijn 2001/14/EG<sup>1</sup>); verzoekt de Commissie in dit verband de lidstaten aan te sporen uitvoering te geven aan deze meerjarige financieringskaders, teneinde de beheerders van spoorinfrastructuur wat betreft hun onderhouds- en vernieuwingsbehoeften (waarvoor adequate publieke financiële steun nodig is) financiële stabiliteit te bieden;
27. verzoekt de Commissie steun te verlenen aan projecten voor gedifferentieerd gebruik van hogesnelheidslijnen, bijv. voor licht goederenvervoer;
28. spoort de Commissie ertoe aan een onderzoek te doen naar de vrachtwagens in de EU die zijn uitgerust met satellietgestuurde navigatiesystemen om op basis hiervan de grensoverschrijdende interoperabiliteit of compatibiliteit van deze systemen met reeds bestaande systemen te testen, interoperabele, satellietgestuurde navigatiesystemen in nieuwe vrachtwagens te realiseren en de uitrusting achteraf van bestaande vrachtwagens te

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29).

stimuleren; ondersteunt het vaststellen van de beste praktijken bij laadtechnieken (voorbeelden van 'modelprocedures'), die de intermodale keten van overladen en lossen van begin tot eind zo structureren dat ze tot een grotere doeltreffendheid van de hele sector leiden;

29. onderstreept de noodzaak van harmonisering en vereenvoudiging van de administratieve procedures van de overheden die bij de goederenvervoersmarkt betrokken zijn, samen met vereenvoudigde douaneregels en –processen aan de betreffende grenzen; is met name verheugd over het besluit om een Europese maritieme ruimte zonder grenzen in te stellen; dringt er bij de Commissie op aan de bevoegde internationale federaties en organisaties te verzoeken een uniform, intermodaal vrachtdocument te ontwikkelen;
30. onderstreept dat het ontbreekt aan goede universitaire opleidingen logistiek en vraagt daarom de lidstaten absolute prioriteit toe te kennen aan hoger onderwijs en bijscholing in de sector logistiek en goederenvervoer;
31. verzoekt de Commissie met klem steun te verlenen aan projecten en onderzoek om toe te werken naar het standaardiseren van informatiestromen, om de integratie en interoperabiliteit van de diverse vervoerswijzen op het niveau van de gegevensverwerking te garanderen;
32. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie en aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.