

## **P7\_TA(2011)0584**

### **Een interne Europese vervoersruimte**

#### **Resolutie van het Europees Parlement van 15 december 2011 over het stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (2011/2096(INI))**

*Het Europees Parlement,*

- gezien het witboek van de Commissie getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011)0144),
- gezien zijn resolutie van 12 februari 2003 over het witboek van de Commissie "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"<sup>1</sup>,
- gezien zijn resolutie van 12 juli 2007 over Europa duurzaam in beweging – duurzame mobiliteit voor ons continent<sup>2</sup>,
- gezien zijn resolutie van 6 juli 2010 over een duurzame toekomst voor het vervoer<sup>3</sup>,
- gezien zijn resolutie van 21 oktober 2010 over het geïntegreerde maritieme beleid van de EU – beoordeling van de bereikte vooruitgang en nieuwe uitdagingen<sup>4</sup>,
- gezien zijn resolutie van 5 juli 2011 over het vijfde cohesieverslag van de Commissie en de strategie voor het cohesiebeleid na 2013<sup>5</sup>,
- gezien zijn resolutie van 6 juli 2011 over beveiliging van de luchtvaart, met bijzondere aandacht voor beveiligingsscaners<sup>6</sup>,
- gezien zijn resolutie van 27 september 2011 over de verkeersveiligheid in Europa 2011-2020<sup>7</sup>,
- gezien de mededelingen van de Commissie over het "Citizens' Network" (COM(1995)0601) en over het actieplan inzake stedelijke mobiliteit (COM(2009)0490),
- gezien de mededeling van de Commissie van 1995 getiteld "Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer" (COM(1995)0691) en de mededeling van de Commissie van 1998 inzake vervoer en CO<sub>2</sub> (COM(1998)0204); overwegende dat de Commissie deze laatste mededeling opnieuw zou moeten uitgeven,

---

<sup>1</sup> PB C 43 E van 19.2.2004, blz. 250.

<sup>2</sup> PB C 175 E van 10.7.2008, blz. 556.

<sup>3</sup> PB C 351 E van 2.12.2011, blz. 13.

<sup>4</sup> Aangenomen teksten, P7\_TA(2010)0386.

<sup>5</sup> Aangenomen teksten, P7\_TA(2011)0316.

<sup>6</sup> Aangenomen teksten, P7\_TA(2011)0329.

<sup>7</sup> Aangenomen teksten, P7\_TA(2011)0408.

- gezien de Europa 2020-strategie,
  - gezien het acquis communautaire op vervoersgebied,
  - gezien 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 (A7-0425/2011),
- A. overwegende dat het Europese vervoersbeleid in velerlei opzicht direct van invloed is op de levensomstandigheden van de burgers in de EU en overwegende dat een interne Europese verkeersruimte die alle obstakels tussen de nationale vervoerwijzen en -systemen wegneemt en vrij is van oneerlijke concurrentie en sociale dumping, de burgers tot aanzienlijk voordeel zou strekken;
  - B. overwegende dat de vervoerssector van zeer groot belang is voor de ontwikkeling van de Europese Unie en van haar regio's en steden, aangezien hij circa 5% van het bruto binnenlands product genereert en goed is voor 10 miljoen arbeidsplaatsen; overwegende dat het van essentieel belang is het ontwikkelings- en innovatievermogen van de EU te behouden op gebieden als mobiliteit, vervoer en logistiek, die bepalend zijn voor de economie van Europa, voor zijn positie als vestigingsplaats voor bedrijven en voor zijn concurrentiepositie in de wereld; benadrukt dat het midden- en kleinbedrijf een bijzonder belangrijke rol speelt in de vervoerssector;
  - C. overwegende dat in het toekomstige Europese vervoers- en mobiliteitsbeleid de streefcijfers van 20-20-20 voor de periode tot 2020 moeten worden geïntegreerd als primaire basis voor besluitvorming binnen dit veld;
  - D. overwegende dat de vervoerssector een belangrijke bijdrage kan leveren tot de verwezenlijking van de Europa 2020-strategie, vooral met betrekking tot werkgelegenheid, duurzame economische groei, onderzoek, energie, innovatie en milieu, en dat de veiligheid en de bescherming van het milieu consequenter moeten worden verbeterd en nauwer moeten worden gecoördineerd;
  - E. overwegende dat de in het vorige witboek geformuleerde doelstellingen ten dele on vervuld zijn gebleven en dat deze derhalve regelmatig moeten worden getoetst en geëvalueerd;
  - F. overwegende dat de verschillende vervoerswijzen niet met elkaar in concurrentie staan, maar elkaar juist moeten aanvullen via een doelmatigheidsgericht comodaliteitsbestel dat als sturend beginsel moet fungeren voor een efficiënte rolverdeling tussen de respectieve vervoerstakken;
  - G. overwegende dat overhevelingsdoelstellingen niet door middel van wetgeving, maar uitsluitend door middel van een functionerende infrastructuur, wezenlijke voordelen en sterke punten en prikkels kunnen worden bereikt;
  - H. overwegende dat het, om de ontwikkeling van een succesvol trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) te waarborgen, noodzakelijk is de vervoersnetwerken van alle EU-regio's op efficiënte wijze met elkaar te verbinden en de vervoersinfrastructuren in de verschillende EU-lidstaten op eenzelfde niveau te brengen;

- I. overwegende dat er aan de vervoerssector en de grensoverschrijdende infrastructuur nog steeds velerlei historische en geografische hindernissen (zoals verschillende spoorbreedten of onneembare obstakels in bergmassieven zoals de Alpen, de Pyreneeën of de Karpaten) vastzitten, die "grenseffecten" met zich meebrengen waarvan er een aantal eenvoudig te corrigeren zijn en bijgevolg moeten worden beperkt;
  - J. overwegende dat verschillen tussen regio's in Europa (perifere ligging, infrastructuur, landschap, bevolkingsdichtheid, sociaaleconomische situatie) zeer uiteenlopende problemen met zich meebrengen die flexibele oplossingen vergen;
  - K. overwegende dat aan de openstelling van de vervoersmarkten de voorwaarde moet worden gesteld dat alle benodigde regelgevingswaarborgen worden ontwikkeld om te garanderen dat dit leidt tot kwalitatief meer hoogwaardige dienstverlening, opleiding en arbeidsomstandigheden;
  - L. overwegende dat de EU consistente normen moet vaststellen voor alle vormen van vervoer, inzonderheid met betrekking tot veiligheid, technologie, milieubescherming en arbeidsomstandigheden, rekening houdend met het feit dat voor sectoren waar mondiale regels de facto van toepassing zijn effectieve regelgeving gerealiseerd kan worden door de betrokken internationale fora;
  - M. overwegende dat de wetgeving die op het gebied van vervoer wordt vastgesteld, op correcte en consistente wijze snel moet worden omgezet, uitgevoerd en gehandhaafd;
1. is ingenomen met het witboek van 2011, maar merkt tevens op dat een aantal belangrijke doelstellingen uit het witboek van 2001 slechts ten dele of zelfs in het geheel niet zijn verwezenlijkt, en stelt voor
    - dat de Commissie tegen 2013, op basis van het verslag over de Europese verkeersveiligheid 2011-2020 en met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, met concrete voorstellen komt om het aantal verkeersdoden en zwaargewonde verkeersslachtoffers tegen 2020 met 50% te verminderen ten opzichte van 2010. In deze voorstellen moet bijzondere aandacht worden besteed aan de meest kwetsbare weggebruikers en moet telkens worden aangegeven welke resultaten ervan worden verwacht qua vermindering van ongevallen;
    - dat de Commissie tegen 2014 een voorstel indient dat voorziet in de internalisering van de externe kosten voor alle wijzen van vracht- en personenvervoer, naargelang van de specifieke aard daarvan, en erop gericht is dubbele kosten en marktverstoringen te voorkomen. De opbrengst van deze internalisering van de externe kosten moet worden gebruikt voor de financiering van investeringen in veiligheid, onderzoek, nieuwe technologieën, klimaatbescherming en vermindering van geluidsoverlast in de context van duurzame mobiliteit, en in infrastructuur;
  2. vraagt de Commissie tegen 2013 een voorstel over sociale en arbeidsomstandigheden in te dienen om het mogelijk te maken een echt geïntegreerde Europese vervoersmarkt te creëren en tegelijkertijd de aantrekkelijkheid van de sector voor werknemers te vergroten; dit voorstel moet worden gebaseerd op een diepteanalyse van de huidige situatie van de sociale en arbeidsomstandigheden in alle vervoerswijzen en de mate van harmonisatie tussen de wetgeving van de lidstaten, en op een effectbeoordeling van de ontwikkelingen op de vervoersarbeidsmarkt in de periode tot 2020; dit voorstel moet de werkgelegenheid

vergroten, de situatie van de werknemers in de hele vervoerssector verbeteren en rekening houden met nieuwe technologieën en logistieke diensten die kunnen worden gebruikt om de vervoerdiensten in het algemeen en die voor gehandicapten in het bijzonder te verbeteren;

3. vraagt de Commissie tegen 2013 op basis van de door de lidstaten verstrekte informatie een kwantitatieve totaalanalyse te presenteren van de huidige stand van zaken betreffende de kwaliteit van de infrastructuur, de dichtheid van het vervoersnetwerk en de kwaliteit van de dienstverlening in de vervoerssector in alle EU-lidstaten; daarin zal een overzicht van de situatie in de EU-27 worden gegeven, zal op ongelijkheden tussen de lidstaten en de regio's in de ontwikkeling van hun vervoersinfrastructuur worden gewezen en zal worden geschetst hoe de infrastructuur van alle vervoerswijzen momenteel wordt gefinancierd en wat de prioriteiten voor toekomstige investeringen zijn;
4. is zich ervan bewust dat de vervoerssector een grote bijdrage levert aan het industrieel beleid, het concurrentievermogen en de handelsbalans van de EU; merkt op dat de uitvoer van machines en installaties in de vervoerssector in 2009 454,7 miljard EUR bedroeg en daarmee goed was voor 41,5% van alle uitvoer uit de EU-27; merkt verder op dat de EU in 2009 haar hoogste handelsoverschot boekte op het gebied van machines en installaties in de vervoerssector (112,6 miljard EUR) en vervoersdiensten (21,5 miljard EUR);
5. staat achter de tien doelstellingen voor een concurrerend en zuinig vervoerssysteem en de in het witboek vermelde streefcijfers voor 2050 en 2030, maar is van mening dat de periode tot 2020 in termen van financiering – in het licht van de economische situatie in de afzonderlijke lidstaten en met het oog op de algemene verkeers-, energie- en milieuproblematiek – nader moet worden ingevuld, en dringt er derhalve bij de Commissie op aan met wetgeving te komen om tegen 2020 een de uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen in het vervoer met 20% te verminderen (ten opzichte van de referentiecijfers van 1990) en de volgende tussentijdse doelstellingen (ten opzichte van de referentiecijfers van 2010) te verwezenlijken, overeenkomstig de 20-20-20-streefcijfers en in samenwerking met de internationale partners:
  - reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het wegvervoer met 20%;
  - reductie van de geluidsoverlast en het energieverbruik van spoorvoertuigen met 20%;
  - reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het luchtverkeer voor het gehele Europese luchtruim met 30%;
  - een uniforme reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en vervuilende stoffen in de scheepvaart met 30% in de hele EU, waartoe de IMO-overeenkomsten inzake de "Energy Efficiency Design Index" en het "Ship Energy Efficiency Management Plan" zullen bijdragen;

en dringt erop aan dat alle in deze paragraaf genoemde doelstellingen tot prioriteit worden verheven en dat zij derhalve jaarlijks worden herzien;

6. wijst er met nadruk op dat moet worden gestreefd naar de voltooiing van de interne Europese vervoersmarkt door de vervoersnetwerken en markten verder open te stellen, rekening houdend met de economische, werkgelegenheids-, sociale en territoriale aspecten, en vraagt de Commissie er in haar voorstellen betreffende de openstelling van de diensten

op alle vervoersmarkten voor te zorgen dat zij niet resulteren in sociale dumping, een verslechtering van de kwaliteit van de dienstverlening, monopolies of oligopolies; benadrukt dat richtsnoeren over staatshulp voor zeehavens nog steeds dringend nodig zijn;

7. wijst op het tot nog toe onvoldoende benutte potentieel van het vervoer op veel gebieden en op het belang van een interne Europese vervoersruimte met onderlinge koppeling en interoperabiliteit, op basis van een echt Europees beheer van de vervoersinfrastructuur en vervoerssystemen dat tot stand wordt gebracht door het wegnemen van "grenseffecten" tussen de lidstaten in alle vervoerswijzen, teneinde het concurrentievermogen en de aantrekkingskracht van de hele EU te vergroten; benadrukt het belang van territoriale cohesie en met name de problemen met de toegankelijkheid van de ultraperifere regio's en de insulaire, niet aan zee grenzende en perifere regio's, en van goede verbindingen tussen de lidstaten en hun buurlanden;
8. benadrukt dat effectieve comodaliteit in het personen- en goederenvervoer in de hele keten van vervoers- en logistieke diensten, die moet worden afgemeten aan de economische, ecologische, energiezekerheids-, sociale, gezondheids- en arbeidsvoorwaarden en de veiligheidsaspecten die eraan verbonden zijn, rekening houdend met de territoriale cohesie en de geografische omgeving in de afzonderlijke landen en regio's, dient te worden gezien als een richtinggevend principe voor het toekomstige vervoersbeleid; is van mening dat de vervoerswijzen elkaar moeten aanvullen en met elkaar in wisselwerking moeten staan, en dat bovengenoemde parameters moet worden gebruikt om de huidige en toekomstige modale verhoudingen in de respectieve landen en regio's te bepalen volgens huneigen mogelijkheden; is voorts van mening dat het gebruik van duurzame vervoermiddelen ook op korte en middellange afstanden systematisch moet worden bevorderd;
9. wijst op de sterke afhankelijkheid van de Unie van ingevoerde fossiele brandstoffen, waarvan de aanvoer van buiten de Unie grote risico's met zich meebrengt ten aanzien van de economische zekerheid van de Unie en de flexibiliteit van haar opties voor extern beleid, en verzoekt de Commissie de externe zekerheid van energievoorziening van de Unie te definiëren en regelmatig te meten;
10. wijst erop dat het met het oog op de realisatie van een interne Europese vervoersruimte belangrijk is de vervoersinfrastructuur, waaronder de weginfrastructuur, in de nieuwe lidstaten te ontwikkelen en te verbinden met die in hun buurlanden; roept de Commissie op om in het toekomstig meerjarig financieel kader rekening te houden met de ontwikkelingsbehoeften voor de vervoersinfrastructuur in de nieuwe lidstaten, zodat de nieuwe lidstaten tegen 2025 de ontwikkelingsachterstand in de vervoersinfrastructuur ten opzichte van de andere lidstaten kunnen inhalen;
11. is ingenomen met en steunt het voorstel van de Commissie betreffende de "Connecting Europe Facility" en de projectobligaties, en vraagt de lidstaten het kernnetwerk ten uitvoer te leggen, aangezien het TEN-V-concept in een beperkt aantal duurzame projecten met Europese toegevoegde waarde en meer en realistische financiering moet voorzien; dringt erop aan dat
  - de lidstaten zich ertoe verbinden de voornaamste gekende knelpunten in elk van de vervoerswijzen in de Europese vervoersruimte tegen 2020 weg te werken en deze knelpunten zo nodig te helpen omzeilen door de bouw van intermodale infrastructuur aan het begin- en eindpunt van een traject, prioriteit toe te kennen aan grensoverschrijdende projecten tussen alle lidstaten, zonder verbindingen met

- buurlanden te veronachtzamen, en tegen 2015 een goedgekeurd financieringsplan in te dienen;
- de Commissie zich ertoe verbindt de stabiliteit van de financiering van TEN-V-projecten te vergroten, in coördinatie met het regionaal beleid;
  - de Commissie zich ertoe verbindt alternatieve financieringsmodellen en -instrumenten in de vorm van bv. projectobligaties te ondersteunen en in het kader van de voorstellen tot internalisering van de externe kosten meer gebruik te maken van de opbrengsten daarvan voor de financiering van TEN-V-projecten;
  - om de efficiëntie en zichtbaarheid van de maatregelen op het vlak van TEN-V op lange termijn te waarborgen, de vast te stellen prioriteiten worden gezien in nauwe samenhang met de voorwaarden voor de besteding van de regionale structuurfondsen en de lidstaten worden verplicht de financiering van deze projecten ook na het verstrijken van de meerjarenprogramma's van de EU te waarborgen;
  - het prioritaire karakter van de projecten na 2015 alleen wordt gehandhaafd indien de lidstaten tegen die tijd bindende begrotingsbesluiten hebben getroffen om de uitvoering van de projecten te garanderen, en dat de medefinanciering door de EU gebaseerd wordt op het "use-it-or-lose-it"-beginsel;
  - EuroVelo, het Europese netwerk van langeafstandsfietsroutes, wordt opgenomen in het TEN-V-netwerk;
12. onderstreept dat totstandbrenging van goede transportinfrastructuur en goede toegankelijkheid alle regio's economisch sterker maakt en aantrekkelijker voor rechtstreekse investeringen, waarbij zij op lange termijn zowel hun eigen concurrentievermogen als de concurrentiepositie van de gehele EU verbeteren, zorgen voor een goede ontwikkeling van de interne markt en het doel van territoriale cohesie bereiken;
13. wijst erop dat vervoersnetwerken een cruciale rol spelen in het ruimtelijke-orderingsbeleid; benadrukt dat omvangrijke vervoersinfrastructuur, zoals hogesnelheidslijnen, bijzonder belangrijk is voor het stimuleren van plaatselijke ontwikkeling; is van mening dat het voor de macroregio's en de strategieën voor de ontwikkeling daarvan mogelijk is een actievere rol te spelen bij de uitvoering van gecoördineerd, effectief en duurzaam transportbeleid; herinnert aan het belang van het opzetten, plannen en uitvoeren van gezamenlijke strategieën voor vervoersinfrastructuur, en aan de noodzaak de beste praktijken op het gebied van vervoer te verspreiden; benadrukt dat burgers en ondernemingen in de EU rechtstreeks baat zullen hebben bij een interne Europese vervoersruimte die als doel heeft de tijd en de kosten die in vracht- en personenvervoer worden gestoken terug te dringen en markten beter te integreren;
14. onderstreept dat voor alle soorten personen- en goederenvervoer de daartoe passende, op Europees niveau geharmoniseerde veiligheidsnormen moeten gelden, en vraagt om een voorstel om de naleving van dit vereiste te financieren; is van mening dat voor de scheep- en luchtvaart van tevoren internationale coördinatieafspraken moeten worden gemaakt, dat moet worden bekeken of tot 2015 met de bestaande regelingen kan worden volstaan dan wel of er nieuwe moeten worden voorgesteld, en dat deze regelingen geleidelijk aan in overeenkomsten met derde landen moeten worden opgenomen;

15. wijst op het belang van een coherente strategie voor de overschakeling op alternatieve en hernieuwbare energiebronnen in de vervoerssector, benadrukt dat de vastgelegde doelstellingen kunnen worden gerealiseerd door toepassing van een bepaalde energiemix en van reeds bestaande mogelijkheden tot energiebesparing; wijst erop dat deze overschakeling specifieke infrastructuur en overeenkomstige stimulansen vereist en dat de reductiedoelstellingen op technologie-neutrale wijze moeten worden geformuleerd;
16. dringt tegen 2015 aan op een voorstel tot bevordering van de stedelijke mobiliteit, waarbij de ondersteuning van projecten, onder inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, afhankelijk moet worden gesteld van de presentatie door lokale overheden van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen die in een efficiënte logistieke keten voor passagiers- en goederenvervoer in stedelijke gebieden en agglomeraties voorzien, de verkeersdichtheid, het aantal ongevallen, de luchtvervuiling en de geluidshinder helpen terug te dringen, met de normen en doelstellingen in het kader van het Europese vervoersbeleid stroken, op de behoeften van de omliggende steden en regio's inspelen en geen nieuwe marktbelemmeringen creëren; stelt voor om best practices uit te wisselen op het gebied van innovatie en onderzoek duurzame concepten voor stedelijke mobiliteit;
17. benadrukt dat het gedrag van de verkeersgebruikers van doorslaggevend belang is, en roept op tot het creëren van stimulansen voor duurzame, fysiek actieve, veilige en gezonde vervoerswijzen en mobiliteit; vraagt de Commissie en de lidstaten, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, tegen 2013 voorstellen in te dienen voor de ontwikkeling van initiatieven ter bevordering van milieuvriendelijk openbaar vervoer, wandelen en fietsen, met name in steden, met als doel het aantal gebruikers te verdubbelen; acht het daarom belangrijk om, vooral in steden, veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur te ontwikkelen, de interoperabiliteit tussen vervoersdiensten te verbeteren, en de invoering te bevorderen van één vervoersbewijs en een geïntegreerd e-ticketsysteem voor multimodaal vervoer dat ook langeafstands- en lokaal vervoer koppelt; herinnert eraan dat de bereikbaarheid en de betaalbaarheid van vervoer van cruciaal belang is voor sociale mobiliteit, en dat het afstemmen van duurzaamheidsdoelstellingen op sociale behoeften meer aandacht moet krijgen bij het plannen van het vervoersbeleid van de toekomst;
18. is van mening dat met betrekking tot de rechten van passagiers voor alle vormen van vervoer grondregels moeten worden vastgelegd in een handvest van passagiersrechten, en verwacht derhalve dat de Commissie tegen 2013 een voorstel in die zin indient waarin zowel de specifieke kenmerken van de respectieve vervoerswijzen als de opgedane ervaringen in acht moeten worden genomen en dat een hoofdstuk over de rechten van passagiers met een handicap bevat; vraagt tegelijk om een uniforme interpretatie en een coherente toepassing, uitvoering en handhaving van deze rechten op basis van duidelijke definities en richtsnoeren, en om transparantie bij het beheer ervan; benadrukt voorts de noodzaak van wetgeving inzake toeslagen in alle vervoerswijzen;
19. benadrukt de noodzaak van een geïntegreerd vervoersbeleid voor de hele waardeketen van vervoer en logistiek om een goed antwoord te bieden op de uitdagingen van vervoer en mobiliteit, met name die uitdagingen die zich voordoen in stedelijke gebieden; roept op tot nauwere coördinatie tussen beleidsmakers in de Europese instellingen, alsook tot een permanente dialoog met en raadpleging van de logistieke sector, leveranciers van vervoersdiensten en klanten middels een Europees logistiek- en mobiliteitsforum;
20. dringt erop aan dat prioriteit wordt verleend aan de bevordering van groene logistiek en

verbetering van het mobiliteitsmanagement;

21. stelt dat voor duurzame multimodaliteit voor personen- en goederenlogistiek moet worden voorzien in intermodale knooppunten en terminals, geïntegreerde planning en logistiek, evenals geïntegreerd onderwijs en geïntegreerde beroepsopleidingen;
22. dringt erop aan dat de EU ten aanzien van de technologische vernieuwing voorop blijft lopen om efficiëntie, duurzaamheid en werkgelegenheid te bevorderen; vraagt dat er financiering wordt uitgetrokken voor een specifiek op duurzame en veilige mobiliteit gericht onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma met een concrete omzettingsstrategie, een tijdschema en doeltreffende financiële controle, met als doel:
  - het leiderschap van de EU als onderzoeks- en productielocatie voor alle vormen van transport te handhaven, met bijzondere nadruk op het koolstofvrij maken van het vervoer, het verminderen van emissies en geluidsoverlast, en veiligheid;
  - efficiënte, slimme, interoperabele en aan elkaar gekoppelde systemen te creëren ter ondersteuning van SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, River Information Services, SafeSeaNet, LRIT en ITS;
  - praktijkgerichte oplossingen te vinden in samenspraak met een deskundigengroep met leden uit het bedrijfsleven, de wetenschappelijke wereld, de politiek en de samenleving;
  - door de voortzetting van het e-safety-initiatief de verkeersveiligheid te verbeteren en de infrastructuur voor invoering van het e-call-alarmsysteem tot stand te brengen met inachtneming van de gegevensbescherming;
23. is van mening dat de bureaucratische obstakels voor alle vormen van vervoer moeten worden teruggedrongen, dringt derhalve aan op meer vereenvoudiging en harmonisering van vervoers- en logistieke documenten, met name voor het goederenvervoer, en verlangt dat er tegen 2013 een voorstel wordt ingediend voor de standaardisatie van vrachtdocumenten en elektronische documenten, ook om multimodaal goederenvervoer te bevorderen;
24. onderstreept de noodzaak tot verbetering en standaardisering van controleapparaten zoals flitspalen en boordapparatuur, alsook van communicatiesystemen en informatiedragers, en dringt erop aan dat tegen 2013 een voorstel wordt ingediend betreffende de wederzijdse erkenning en interoperabiliteit van dergelijke apparaten; benadrukt de noodzaak van coördinatie en samenwerking tussen de nationale autoriteiten op het gebied van grensoverschrijdende strafvervolging en van meer convergentie bij de toepassing van de verkeerveiligheidssnormen;
25. wijst erop dat mogelijke wijzigingen aan en standaardisatie van laadeenheden, rekening houdend met de met de standaardlaadeenheden voor mondiaal vervoer en de voertuigafmetingen, moeten worden gebruikt om het multimodaal vervoer te optimaliseren en aantoonbare voordelen bieden in de vorm van brandstofbesparing, minder emissies en meer verkeersveiligheid;
26. stelt voor dat de lidstaten het gebruik van het Europees Modulair Systeem slechts op bepaalde routes toestaan als de bestaande infrastructuur en veiligheidsvoorschriften dat



mogelijk maken, en de Commissie ervan op de hoogte stellen wanneer toestemming is verleend;

27. onderstreept de belangrijke rol van de verschillende Europese agentschappen voor vervoer en verzoekt om hernieuwde inspanningen voor de versterking van hun Europese dimensie;

28. roept de lidstaten ertoe op billijke concurrentievoorwaarden tussen alle vervoerswijzen in de zin van energiebelastingen en belasting over de toegevoegde waarde (btw) te ondersteunen en hier naartoe te werken;

29. dringt er met betrekking tot het wegvervoer op aan

- dat het regelgevingskader inzake rij- en rusttijden voor het personen- en goederenvervoer en de praktische toepassing daarvan tegen 2013 opnieuw worden geëvalueerd en dat de interpretatie van de toepassing en handhaving wordt geharmoniseerd, rekening houdend met het standpunt van het Europees Parlement over de harmonisatie van sancties in het wegvervoer; is ook van mening dat het noodzakelijk is in de hele EU de rijbeperkingen voor het goederenvervoer te harmoniseren;
- dat de reeds vastgestelde termijnen worden nagekomen en dat prioritaire projecten van de trans-Europese vervoersnetwerken nieuw leven wordt ingeblazen;
- dat het aantal beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens op het trans-Europese wegennet (TERN) tegen 2020 met in totaal 40% wordt uitgebreid ten opzichte van 2010 en dat de kwaliteit ervan (hygiënenormen) wordt verbeterd;
- dat de Commissie initiatieven van de lidstaten ondersteunt om door middel van fiscale stimuleringsmaatregelen de totstandkoming van een veilig en milieuvriendelijk wagenpark te bevorderen;
- dat de Commissie tegen eind 2013 een verslag opstelt over de stand van zaken op de EU-wegvervoersmarkt, met een analyse van de marktsituatie, een evaluatie van de doeltreffendheid van de controles en de ontwikkeling van de arbeidsomstandigheden in de sector, alsook een beoordeling van de vraag of de harmonisatie van de voorschriften betreffende onder andere handhaving en tolheffing en van de sociale en veiligheidswetgeving in die mate is gevorderd dat een verdere openstelling van de binnenlandse wegvervoersmarkten, met inbegrip van de opheffing van de cabotagebeperkingen, kan worden overwogen;
- dat de opleiding en bijscholing voor werknemers in de vervoerssector, ook werknemers die transportgerelateerde diensten voor passagiers verlenen, alsook de toegang tot het beroep worden verbeterd met het oog op de verbetering van de arbeidsomstandigheden en de lonen en het aantrekkelijker maken van de sector;
- dat er een gestandaardiseerde EU-methodiek komt voor het berekenen van de koolstofvoetafdruk van vervoers- en logistieke activiteiten om een wildgroei van nationale benaderingen te voorkomen, en dat er steun komt voor initiatieven vanuit de sector voor het bevorderen van de berekening van de koolstofvoetafdruk, met name voor het goederenvervoer via de weg;

30. dringt met betrekking tot het scheepsvervoer aan op

- de indiening van een voorstel inzake de "blauwe gordel" tegen 2013 om de formaliteiten voor schepen die tussen EU-havens varen te vereenvoudigen en het potentieel van de zeesnelwegen te ontwikkelen door echte interne markt voor scheepvaart binnen de EU tot stand te brengen, met inachtneming van de reeds bestaande milieu- en natuurbeschermingswetgeving;
- initiatieven om ervoor te zorgen dat de vermindering van de uitstoot van zwavel door schepen niet leidt tot een achterwaartse verschuiving van vervoerswijzen;
- de invoering van een Europees beleid voor kustvaart en zeevaart op middellange afstand, om gebruik te maken van de beschikbare reservecapaciteit van binnenwateren en de EU-doelstellingen voor het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector te realiseren;
- verdere ondersteuning van het NAIADES-programma met inachtneming van de reeds bestaande milieu- en natuurbeschermingswetgeving, met een vervolprogramma om ervoor te zorgen dat het huidige NAIADES-programma met ingang van 2014 wordt voortgezet;
- een voorstel tot uitbreiding tegen 2020 van het aantal multimodale aansluitingen (platforms) voor de binnenscheepvaart, de binnenhavens en de spoorwegen met 20% ten opzichte van 2010, alsmede op bijbehorende financiële ondersteuning, alsook de verlenging van het Marco Polo-programma na 2013 met het oog op een efficiënte benutting van het scheepvaartpotentieel;
- beschikbaarstelling in het komende meerjarig financieel kader voor 2014-2020 van minimaal 15% van de TEN-V-financiering voor projecten die duurzame en multimodale aansluitingen tussen zeehavens, havens voor de binnenvaart en multimodale knooppunten verbeteren, met de nadruk op projecten voor vervoer over water;
- harmonisatie tegen 2012 van de opleidingen in de scheepvaart conform de internationale norm, gelet op het internationale karakter van de zeescheepvaart, een snelle goedkeuring van het voorstel van de Commissie tot wijziging van Richtlijn 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden teneinde de wijzigingen van 2010 in Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht dienst in het EU-recht op te nemen, de indiening van een voorstel tot wederzijdse erkenning van de randvoorwaarden voor de opleiding van havenarbeiders vóór eind 2013, en de opstelling van een aanwervingsstrategie voor maritieme beroepen;

31. dringt er met betrekking tot het luchtvervoer op aan

- dat de Commissie en de lidstaten de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim II bevorderen, waarbij de inzet van SESAR een belangrijke rol zal spelen, en vraagt de Commissie tegen 2013 een voorstel in te dienen voor de voltooiing van een gemeenschappelijk Europees luchtruim door een afbouw van het functionele luchtruimblokkensysteem;

- dat de Commissie de coördinatie tussen de voorschriften voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de SESAR- en Galileo-projecten evenals de Clean Sky-initiatieven versterkt met het oog op een efficiëntere toepassing van energiebesparingsmaatregelen en maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te beperken;
- dat bij de verdere voorstellen tot openstelling van de markten de kwaliteit van de dienstverlening en de afstemming op de internationale normen als prioritair worden aangemerkt;
- dat de Commissie en de lidstaten alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de Europese emissiecertificatenhandel tegen 2012 internationaal wordt geaccepteerd, zodat een internationaal level playing field wordt gegarandeerd;
- dat er actief wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een "Checkpoint of the Future" voor veiligheidscontroles op passagiers en vracht;

### 32. dringt er met betrekking tot het spoorvervoer op aan

- dat de Commissie wanneer zij een verdere openstelling van de markten voorstelt, ook recht doet aan de verplichtingen van de lidstaten in de sfeer van het plaatselijk openbaar vervoer en het te verstrekken dienstenpakket, teneinde een verbetering van het bestaande dienstenaanbod te bewerkstelligen, en dat zij hierbij voor eerlijke concurrentie zorgt en sociale dumping voorkomt;
- dat de technische harmonisering en de interoperabiliteit tussen de afzonderlijke lidstaten intensiever worden bevorderd, en dat met name de voertuigkeuringsvoorschriften tegen 2015 worden geharmoniseerd, zodat voertuigen in niet meer dan twee maanden en onder financieel transparante omstandigheden worden gekeurd, en dat de bevoegdheden en de financiële middelen van het Europees Spoorwegbureau tegen 2012 dienovereenkomstig worden aangepast;
- dat de spoorweginfrastructuur, de vermindering van geluidsoverlast en het ERTMS-actieplan gedurende de periode tot 2020 nieuw leven wordt ingeblazen;
- dat de Commissie uiterlijk op 31 december 2012 een voorstel indient voor een richtlijn betreffende de relatie tussen infrastructuurbeheer en exploitatie van vervoersdiensten, alsmede een voorstel voor de openstelling van de binnenlandse markt voor het vervoer van passagiers over het spoor dat geen afbreuk doet aan de kwaliteit van de spoorvervoersdiensten en de openbaredienstverplichtingen eerbiedigt;
- dat de nationale regelgevingsinstanties ter wille van het efficiënt functioneren van de spoorwegen onafhankelijk kunnen optreden en meer bevoegdheden krijgen en nauwer gaan samenwerken in een Europees netwerk, en dat de Commissie tegen 2014 met een voorstel komt tot verdere ondersteuning van deze doelstelling en tot oprichting van een Europese regelgevingsinstantie;
- dat er meer rekening wordt gehouden met opleiding en training op basis van strenge normen, en dat de grensoverschrijdende erkenning van diploma's en kwalificaties wordt gestimuleerd;

- de Commissie het effect van de liberalisering van de goederenvervoersmarkt per spoor op het wagonladingenvervoer evalueert en dat, mocht blijken dat het volume van dat vervoer is afgenomen, zij uiterlijk 31 december 2012 een voorstel indient om lidstaten in staat te stellen deze activiteit te ondersteunen, gezien de economische, sociale en milieuvoordelen ervan;
33. erkent dat de Europese treinbouwindustrie steeds kwetsbaarder wordt voor concurrentie van leveranciers uit derde landen op de EU-markt; uit zijn bezorgdheid over de aanzienlijke hindernissen die EU-leveranciers verhinderen deel te nemen aan openbare aanbestedingsprocedures in niet-EU-lidstaten;
  34. verzoekt de Commissie in de effectbeoordelingen van haar wetgevingsvoorstellen de mogelijkheden om "groene banen" te scheppen, evenals de maatregelen om deze te bevorderen, te identificeren, te kwantificeren en te evalueren;
  35. verzoekt de Commissie en de lidstaten met een gezamenlijke strategie te komen met betrekking tot informatieverstrekking aan, communicatie met en raadpleging van alle betrokken actoren – met name de betrokken burgers – over de behoeften aan en de planning, ontwikkeling en financiering van de voor groei, mobiliteit, ontwikkeling en werkgelegenheid benodigde infrastructuren, een en ander conform de afspraken in het kader van de Europa 2020-strategie;
  36. is van mening dat de deelname van de lokale en regionale instellingen door middel van het multi-level governance-concept essentieel is vanwege de belangrijke bevoegdheden die zij hebben op het gebied van het vervoersbeleid;
  37. dringt erop aan dat de Commissie jaarlijks de balans opmaakt met betrekking tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het witboek en van de geleverde inspanningen en de behaalde resultaten, en dat zij het Parlement iedere vijf jaar verslag uitbrengt over de uitvoering van het witboek;
  38. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.