

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over duurzame ontwikkeling van het EU-vervoersbeleid en planning van TEN-V (verkennd advies)

(2011/C 248/05)

Rapporteur: **de heer KRAWCZYK**

Het toekomstige Poolse voorzitterschap van de Europese Unie heeft op 30 november 2010 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie te raadplegen over

Duurzame ontwikkeling van het EU-vervoersbeleid en planning van TEN-V

(verkennd advies).

De afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 24 mei 2011 goedgekeurd.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 15 en 16 juni 2011 gehouden 472^e zitting (vergadering van 15 juni) het volgende advies uitgebracht, dat met 154 stemmen vóór, bij 7 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het EESC is altijd voorstander geweest van het programma voor de totstandbrenging van een trans-Europees vervoersnetwerk en zegt nogmaals zijn steun toe. Het benadrukt echter dat de EU na de uitbreiding behoefte heeft aan meer vervoersinfrastructuur, en dat moet worden nagedacht over aanpassing van het bestaande beleid en van de instrumenten voor de uitvoering van dat beleid aan de toekomstige uitdagingen.

1.2 Volgens het EESC is het uiteindelijke doel de totstandkoming van een vervoersbeleid waarmee, als het wordt uitgevoerd, sociale en economische cohesie wordt verwezenlijkt, door het streven naar economische groei in de vorm van méér vervoer (volgens de Commissie zal het verkeer tussen 2005 en 2020 met circa 20 % toenemen), cohesie, nieuwe banen en duurzame ontwikkeling te verzoenen met de beperkte financiële middelen.

1.3 Maar in de praktijk moet het EESC helaas vaststellen dat van de 92 projecten die waren geselecteerd na de oproep van 2007 om voorstellen in te dienen in het kader van de tussentijdse herziening van het meerjarenprogramma 2007-2013, en die ongeveer tweederde van het totale TEN-V-budget opslokken (5,3 miljard euro op een totaalbedrag van 8,0 miljard euro), slechts een klein deel afkomstig was uit de nieuwe lidstaten.

1.4 Het EESC hamert erop dat als de EU een echt geïntegreerde eengemaakte vervoersmarkt tot stand wenst te brengen in Europa en het cohesiebeleid wenst voort te zetten, een radicale wijziging nodig is in de keuze van de netwerken. De lidstaten zouden netwerken voor TEN-V moeten voorstellen op basis van duidelijke criteria van de Commissie.

1.5 Aangezien de vervoerssector nu nog afhankelijk is van fossiele brandstoffen beveelt het EESC aan dat het toekomstige

Europees vervoersbeleid de volgende vier hoofddoelstellingen moet nastreven:

- bevordering van koolstofarme vervoerswijzen;
- verbetering van de energie-efficiëntie;
- een veilige, complexe en onafhankelijke energievoorziening; en
- vermindering van verkeerscongestie.

1.6 In dit verband beveelt het EESC aan om de meest groene en hernieuwbare brandstoffen te selecteren, die de CO₂-uitstoot omlaag brengen, om de comodaliteitsgedachte te volgen, en om de doorberekening van externe kosten voor alle soorten vervoer te introduceren. Het EESC maakt zich zorgen dat de financiële beperkingen voor TEN-V-projecten op Europees niveau de lidstaten onvoldoende motiveren om projecten op dit gebied op te starten. Het verwijst naar zijn standpunt in eerdere adviezen, dat nieuwe bronnen van overheidsinkomsten moeten worden aangeboord⁽¹⁾.

1.7 Ook beveelt het EESC aan om goed en selectief gebruik te maken van publiek-private partnerschappen (PPP's) bij de financiering van TEN-V, rekening houdend met het feit dat niet alle lidstaten evenveel ervaring hebben met PPP's, en dat de financiële instrumenten van de EU (zoals structuur- en cohesiefondsen, TEN's, EIB) als onderdeel van een samenhangende financieringsstrategie moeten worden gemobiliseerd, waarin de Europese, nationale openbare en particuliere middelen worden

⁽¹⁾ PB C 48, 15.02.2011, blz. 57-64 (Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité „Economisch herstel: stand van zaken en concrete initiatieven” en PB C 132, 03.05.2011, blz. 99-107 (Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte” en de „Mededeling van de Commissie betreffende de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte”).

samengebracht. Om overheden de vrije keuze te geven om PPP's aan te gaan, verwijst het EESC naar zijn standpunt dat de definitie van PPP in de Eurostat-procedures voor staatsschuld dient te worden aangepast ⁽²⁾.

1.8 Het EESC dringt erop aan dat bij de herziening van de TEN-V-richtsnoeren ook naar knelpunten en ontbrekende schakels wordt gekeken, om een evenwichtige ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur in alle uithoeken van de Unie aan te moedigen, met name in het oosten, met het oog op de sociale en economische samenhang. Het EESC is dan ook ingenomen met het Witboek van de Commissie „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”, dat bijzonder veel aandacht besteedt aan dit aspect en conclusies trekt voor concrete acties die de komende jaren moeten worden ondernomen.

1.9 Speciale aandacht zou moeten uitgaan naar het zogenaamde nabuurschapbeleid, d.w.z. de verbindingen naar het noorden, oosten en zuiden van de EU, waarbij vooral moet worden gefocust op het netwerk en niet zozeer op individuele infrastructurele projecten.

1.10 Het EESC stelt voor dat bij het nieuwe TEN-V „programmacontracten” worden afgesloten tussen de EU en iedere afzonderlijke lidstaat, waarin hun wederzijdse verbintenissen op het gebied van financiering en tijdschema's zijn vastgelegd. Het maatschappelijk middenveld zou moeten worden betrokken bij de voorbereiding van dergelijke programmacontracten, om de doeltreffendheid van de uitvoering in een later stadium te verbeteren.

1.11 Het EESC denkt dat de duurzame ontwikkeling van het EU-vervoersbeleid aanzienlijk kan worden bevorderd via de sociale dialoog en/of de dialoog met belanghebbende partijen over trans-Europese vervoerscorridors die reeds in gebruik of nog in aanbouw zijn. Het EESC dringt erop aan deze dialoogstructuren nieuw leven in te blazen.

1.12 Het EESC beveelt aan het begrip „duurzaamheid” nader toe te lichten. Volgens het EESC omvat dit begrip – naast een essentiële bijdrage aan de economische groei – tevens milieudoelstellingen zoals klimaatbescherming, terugdringing van geluidshinder en luchtvervuiling en behoud van natuurlijke hulpbronnen, maar ook sociale aspecten van vervoer zoals de rechten van werknemers, arbeidsomstandigheden, betaalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle burgers, inclusief ouderen en gehandicapten, wier recht op mobiliteit en toegang tot fysieke faciliteiten en informatie gewaarborgd moet zijn. Het zou ook rekening moeten houden met het nabuurschapsbeleid voor wat de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur betreft.

1.13 Het EESC denkt dat een strategie die is gebaseerd op innovatie, stimuleringsmaatregelen en infrastructuur de meest kostenefficiënte manier is om tot een duurzame ontwikkeling te komen.

1.14 In het kader van een duurzame ontwikkeling van het EU-vervoersbeleid en de planning van het TEN-V-beleid beveelt het EESC aan te kijken naar de mogelijkheden die er zijn om de ongerechtvaardigde belemmeringen voor de verschillende vervoerswijzen weg te nemen, zodat de capaciteit volledig kan worden benut. Het is zaak een betere mobiliteitsplanning aan te moedigen, om een gedrag te stimuleren dat strookt met het principe van duurzame ontwikkeling. De uitdaging is om de mobiliteit en vervoersintensiteit in onze economieën te beïnvloeden.

1.15 Het EESC stemt helemaal in met de benadering die de Commissie in haar Witboek presenteert voor een betere Europese coördinatie. Om de ambitieuze doelstellingen op het gebied van TEN-V te verwezenlijken met de zeer beperkte financiële middelen die er zijn, moet er een veel beter geïntegreerd en goed gecoördineerd Europees infrastructuurbeleid komen, gaande van de strategische planning tot de uiteindelijke uitvoering van afzonderlijke projecten. Er moeten nu eindelijk spijkers met koppen worden geslagen.

2. Inleiding

2.1 In het kader van het komende Poolse voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in het tweede halfjaar van 2011 is het EESC onder meer gevraagd om een verkennend advies uit te brengen over „Duurzame ontwikkeling van het EU-vervoersbeleid en planning van TEN-V”.

2.2 Gezien het belang van het onderwerp, de noodzaak om tegemoet te komen aan het fundamentele recht op mobiliteit en wetende dat de vervoerssector 10 % van de welvaart in de EU genereert (uitgedrukt in bbp) en goed is voor meer dan 10 miljoen banen, terwijl de voortdurend toenemende mobiliteit de vervoerssystemen enorm onder druk zet, met congestie, ongevallen en vervuiling tot gevolg, begrijpt het EESC maar al te goed dat het toekomstige Poolse voorzitterschap dit verzoek heeft gedaan en gaat het hier graag op in.

2.3 De Europese Commissie heeft een nieuw Witboek over vervoer voorbereid waarin zij haar plannen voor de komende tien jaar uiteenzet, waaronder een ander vervoerssysteem tegen 2020, een interne Europese vervoersruimte, open markten, groenere infrastructuur en koolstofarme technologieën.

2.4 Het TEN-V-netwerk is een belangrijk onderdeel van dit nieuwe vervoerssysteem. Vandaar dat zoveel aandacht moet worden besteed aan de herziening van de EU-richtsnoeren voor het TEN-V-netwerk.

2.5 In het kader van de herziening van de TEN-V-richtsnoeren stelt de Commissie voor om een zogenaamd kernnetwerk te ontwikkelen, dat zich moet uitstrekken over een alomvattend en samenhangend basisvervoersnetwerk en dat knooppunten en strategische verbindingen omvat.

⁽²⁾ PB C 51, 17.02.2011, blz. 59 – 66 (Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - „De mobilisering van particuliere en openbare investeringen voor herstel en structurele verandering op lange termijn: de ontwikkeling van publiek-private partnerschappen”).

2.6 De Commissie betoogt dat deze ruggengraat van een geïntegreerd Europees vervoerssysteem zou helpen de aanhoudende problemen met de planning van TEN-V aan te pakken. Deze problemen moeten dringend worden opgelost omdat het verkeer tussen de lidstaten tegen 2020 waarschijnlijk zal zijn verdubbeld.

2.7 De uitdaging voor de EU bestaat erin een vervoersbeleid te formuleren dat, als het wordt uitgevoerd, de ambities van de economische groei – méér vervoer, cohesie, nieuwe banen en duurzame ontwikkeling – met elkaar verzoent.

2.8 Om deze uitdaging aan te gaan is het goed om te kijken waarom projecten die in het verleden zijn gekozen niet zo succesvol zijn geweest als verwacht.

2.9 In het algemeen is het Comité het met de Commissie eens dat de volgende oorzaken hierbij een rol spelen – rekening houdend met de centrale rol van TEN-V bij de totstandkoming van een doeltreffend vervoersbeleid en een samenhangend infrastructuurnetwerk in de Europese Unie:

- de huidige TEN-V bestaat uit een verzameling van nationale trajecten die slecht met elkaar verbonden zijn; grensoverschrijdende trajecten en ernstige bottlenecks vormen missing links in het infrastructuurnetwerk;
- het gebrek aan interoperabele, samenhangende netwerken in alle EU-lidstaten, vooral in de spoorwegsector, en bij de toepassing van intelligente vervoerssystemen voor alle vervoerswijzen;
- het feit dat in de lidstaten operationele voorschriften en normen worden gehanteerd die zijn gebaseerd op een lange traditie en wetgeving die de doeltreffendheid van grootschalige investeringen in infrastructuur hinderen. Het EESC stelt voor dat deze voorschriften en normen aan een hoog veiligheids- en kwaliteitsniveau moeten beantwoorden;
- het gebrek aan intermodale integratie; bijvoorbeeld het ontbreken van geïntegreerde fysieke netwerken en goed functionerende intermodale overslagpunten zijn er de oorzaak van dat de capaciteiten om intermodaal vervoer mogelijk te maken tekortschieten;
- de nog altijd bestaande discrepanties in de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur tussen verschillende EU-lidstaten;
- de slechte toegankelijkheid van sommige Europese regio's.

2.10 Rekening houdend met tekortkomingen uit het verleden zijn de belangrijkste kwesties die moeten worden aangepakt om te kunnen profiteren van een functioneel, interoperabel en intermodaal TEN-V duidelijk, namelijk: opbouwen van een hoogwaardig netwerk in alle lidstaten, met bijzondere aandacht

voor grensoverschrijdende trajecten, bottlenecks en knooppunten; vergemakkelijken van comodale oplossingen door de integratie van alle vervoerswijzen; een goede functionering dankzij een harmonisatie van de toegangsregels, die een hoog veiligheids- en kwaliteitsniveau waarborgen.

2.11 Een dergelijke benadering zou ook een oplossing bieden voor bredere doelstellingen van vervoersbeleid, en de uitdagingen op het gebied van een efficiënt gebruik van hulpbronnen en klimaatverandering helpen verwezenlijken.

3. Algemene opmerkingen

3.1 Het EESC is ingenomen met het feit dat de Commissie een nieuw beleid voor het trans-Europees vervoersnetwerk uitwerkt, dat het mogelijk moet maken om een sociale en economische samenhang tussen alle regio's van het EU-grondgebied te bewerkstelligen, met inbegrip van de perifere regio's. Dit kan alleen worden verwezenlijkt met een doeltreffende vervoersinfrastructuur die deze met elkaar verbindt.

3.2 Tegen deze achtergrond is het Comité ervan overtuigd dat de ontwikkeling en geleidelijke voltooiing van het trans-Europese netwerk, als de infrastructurele basis voor het vrij verkeer van goederen en personen in de interne markt, een essentiële beleidsdoelstelling van de EU blijft, dat de westelijke en oostelijke lidstaten dichterbij elkaar zal brengen en de interne Europese vervoersruimte helpt verwezenlijken.

3.3 Het laatste officiële document met betrekking tot de uitvoering van het TEN-V-programma is de tussentijdse evaluatie van het meerjarenprogramma TEN-V voor de periode 2007-2013, daterend uit oktober 2010. Hierin staat een evaluatie van 92 projecten die goed zijn voor circa tweederde van het totale TEN-V-budget (5,3 miljard euro op een totaal van 8 miljard euro). Kijkend naar de locatie van deze projecten betreft het EESC dat slechts een zeer klein deel in de oostelijke lidstaten van de Unie wordt uitgevoerd.

3.4 Een van de oorzaken hiervoor is het gebrek aan voldoende financiële middelen in de nieuwe lidstaten. Een andere oorzaak zijn de verschillende voorwaarden waaraan moet worden voldaan om middelen van het Cohesiefonds en het Sociaal Fonds te gebruiken, in vergelijking met de TEN-V-financiering. Het EESC beveelt aan een analyse te ondernemen van de vertraging in de ontwikkeling van infrastructuur in de nieuwe lidstaten, en de lage benutting van TEN-V-financiering door de nieuwe lidstaten.

3.5 Als de EU een echt geïntegreerde eengemaakte vervoersmarkt tot stand wenst te brengen in Europa, is een radicale wijziging nodig in de financiële structuur en de keuze van TEN-V-projecten. De uitdaging is om de mobiliteit en vervoersintensiteit in onze economieën te beïnvloeden.

3.6 Het EESC is zich ervan bewust dat, in het kader van de Europa 2020-strategie, de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk moet zijn toegespitst op de opkomst van een zuinig vervoerssysteem dat is gericht op innovatie, en dat de problemen op het gebied van klimaatverandering, sociale duurzaamheid en milieu aanpakt.

3.7 In dit verband zij verwezen naar de vele adviezen die het EESC de afgelopen jaren heeft uitgebracht over onderwerpen als: *TEN-V, een beleidsevaluatie* ⁽³⁾, *Een duurzame toekomst voor het vervoer - het Europees vervoersbeleid na 2010* ⁽⁴⁾, *Groenere zee- en binnenvaart* ⁽⁵⁾, *Wegvervoer in 2020* ⁽⁶⁾, *Naar een spoorweg met voorrang voor goederenverkeer* ⁽⁷⁾, *Grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid* ⁽⁸⁾, *Strategie internalisering externe kosten* ⁽⁹⁾, *Bevorderen binnenvaart Naiades* ⁽¹⁰⁾ en *Europees vervoersbeleid/Lissabonstrategie en duurzame ontwikkeling* ⁽¹¹⁾.

3.8 In zijn advies over *TEN-Vervoer, een beleidsevaluatie* merkte het EESC het volgende op: „Ten aanzien van de problematiek van de toenemende CO₂ uitstoot, infrastructurele en organisatorische hiaten van het goederenvervoer kan het Comité zich vinden in de gedachte van de Commissie om voor het goederenvervoer geïntegreerde comodale oplossingen te zoeken ten einde synergie voor de gebruiker te bewerkstelligen”.

3.9 In zijn advies over *Europees vervoersbeleid/Lissabonstrategie en duurzame ontwikkeling* wijst het EESC erop dat aangezien de vervoerssector nog altijd op fossiele brandstoffen drijft, en aangezien deze uitgeput raken, het toekomstige Europees vervoersbeleid gericht moet zijn op instandhouding van het concurrentievermogen van de vervoerssector in het licht van de 2020-strategie, en de volgende vier hoofddoelstellingen moet hebben:

- bevordering van koolstofarme vervoerswijzen;
- energie-efficiëntie;
- een veilige, en onafhankelijke energievoorziening; en
- vermindering van verkeerscongestie.

3.10 Europa staat duidelijk voor een dilemma: aan de ene kant wil het een eengemaakte geïntegreerde vervoersmarkt voor alle 27 lidstaten creëren, waarvoor enorme investeringen in infrastructuur vereist zijn, omdat infrastructuur de basis is voor solidariteit, en aan de andere kant zijn er de begrotings tekorten en de streefcijfers om de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen te verminderen.

3.11 Het EESC heeft in sommige van de bovengenoemde adviezen al voorstellen gedaan om dit dilemma op te lossen, die bovendien rechtstreekse en concrete gevolgen hebben voor het kostenplaatje: het selecteren van de meest groene en hernieuwbare brandstoffen, die de CO₂-uitstoot aanzienlijk omlaag brengen, het gebruik van comodaliteit, het doorberekenen van externe kosten voor alle soorten vervoer, en – minstens zo belangrijk – de invoering van andere financiële instrumenten

zoals een zorgvuldig en selectief gebruik van publiek-private partnerschappen (PPP's) bij de financiering van TEN-V, rekening houdend met het feit dat niet alle lidstaten evenveel ervaring hebben met PPP's, en dat de financiële instrumenten van de EU (zoals structuur- en cohesiefondsen, TEN's, EIB) als onderdeel van een samenhangende financieringsstrategie moeten worden gemobiliseerd, waarin de Europese, nationale openbare en particuliere middelen worden samengebracht. Om overheden de vrije keuze te geven om PPP's aan te gaan, verwijst het EESC naar zijn standpunt dat de definitie van PPP in de Eurostat-procedures voor staatsschuld dient te worden aangepast ⁽¹²⁾.

3.12 Het EESC maakt zich zorgen dat de financiële beperkingen voor TEN-V-projecten op Europees niveau de lidstaten onvoldoende motiveren om projecten op dit gebied op te starten. Het verwijst naar zijn standpunt in eerdere adviezen, dat nieuwe bronnen van overheidsinkomsten moeten worden aangeboord ⁽¹³⁾.

3.13 Wat de CO₂-uitstoot betreft, waarvan het vervoer een groot deel voor zijn rekening neemt (24 % van de CO₂-uitstoot in de EU), wil het EESC erop wijzen dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de stedelijke dimensie van vervoer. Meer dan 70 % van de EU-bevolking woont in steden, en zij zijn dan ook verantwoordelijk voor een kwart van alle vervoersgebonden CO₂-emissies; dit aandeel groeit nog altijd. Om het vervoer duurzamer te maken is het duidelijk dat steden hun verantwoordelijkheid op zich moeten nemen, gesteund door het regionale, nationale en internationale niveau. Daar staat tegenover dat het goederenvervoer over lange afstand in de EU grotendeels langs belangrijke comodale vervoerscorridors verloopt. Deze corridors doeltreffender en duurzamer maken moet dan ook een prioriteit zijn. Het is zaak een betere mobiliteitsplanning aan te moedigen, om een gedrag te stimuleren dat strookt met het principe van duurzame ontwikkeling.

3.14 Ondanks het feit dat de EU financieringsproblemen heeft, dat de lokale bevolking vaak tegen de aanleg van nieuwe infrastructuur is, en dat dergelijke investeringen gevolgen hebben voor het milieu, is nieuwe infrastructuur hoe dan ook noodzakelijk om ontbrekende verbindingen en bottlenecks in het bestaande netwerk op te lossen. Dit geldt vooral voor de nieuwe lidstaten.

3.15 Om de comodaliteit te verbeteren zouden de activiteiten en financiële middelen volgens het EESC algemeen moeten worden gericht op de knooppunten van het vervoerssysteem zoals overslagplatforms, omdat zij steeds meer bottlenecks worden en daarom meer aandacht verdienen, en de corridors die

⁽³⁾ PB C 318 van 23.12.2009, blz. 101.

⁽⁴⁾ PB C 255 van 22.9.2010, blz. 110.

⁽⁵⁾ PB C 277 van 17.11.2009, blz. 20.

⁽⁶⁾ PB C 277 van 17.11.2009, blz. 25.

⁽⁷⁾ PB C 27 van 3.2.2009, blz. 414.

⁽⁸⁾ PB C 77 van 31.3.2009, blz. 70.

⁽⁹⁾ PB C 317 van 23.12.2009, blz. 80.

⁽¹⁰⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 218.

⁽¹¹⁾ PB C 354 van 28.12.2010, blz. 23.

⁽¹²⁾ PB C 51, 17.02.2011, blz. 59 – 66 (Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - „De mobilisering van particuliere en openbare investeringen voor herstel en structurele verandering op lange termijn: de ontwikkeling van publiek-private partnerschappen”).

⁽¹³⁾ PB C 48, 15.02.2011, blz. 57-64 (Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité „Economisch herstel: stand van zaken en concrete initiatieven” en PB C 132, 03.05.2011, blz. 99-107 (Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte” en de „Mededeling van de Commissie betreffende de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte”).

hen verbinden. Technologie en intelligente vervoerssystemen kunnen zeer nuttig zijn, zeker in steden. De uitdaging bestaat erin ze te gebruiken en te integreren in de verschillende vervoerswijzen.

3.16 De herziening van de TEN-V-richtsnoeren zal ook de knelpunten en ontbrekende verbindingen moeten aanpakken, om in de hele Unie een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur aan te moedigen. Dit geldt met name voor de oostelijke lidstaten, waar een gebrek aan hoogwaardige spoor- en wegverbindingen is, zodat comodale oplossingen voor belangrijke bottlenecks in verbinden en knooppunten nog steeds nodig zijn.

3.17 Hoewel het EESC instemt met het idee van de Commissie om een kernnetwerk te ontwikkelen voor de belangrijkste grensoverschrijdende corridors, vindt het ook dat de EU middelen moet blijven uittrekken voor de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk in de toekomst, met name in lidstaten die voor steun van het cohesiefonds in aanmerking komen, onder vergelijkbare voorwaarden als in de huidige financiële vooruitzichten.

3.18 Dit sluit aan op het idee dat de sociale en economische samenhang niet kan worden verwezenlijkt zonder dat alle ontbrekende elementen van het volledige TEN-V-netwerk worden ingevuld, en zonder dat de bestaande en toekomstige infrastructuur die in een slechte staat verkeerd op duurzame wijze wordt verbeterd.

3.19 Met het oog op de veiligheid vraagt het EESC dat bijzondere aandacht wordt besteed aan de verbetering van het ontwerp van infrastructuur, met inbegrip van tunnels.

3.20 Het EESC vindt dat er meer nadruk zou moeten worden gelegd op een transparante uitvoering van TEN-T-projecten, niet alleen tijdens het overleg of de selectie, maar ook tijdens de verschillende fasen van de tenuitvoerlegging van de werkzaamheden. Het ziet in dat de belangrijkste verantwoordelijkheid daarbij bij de nationale regeringen ligt, en roept de Commissie dan ook op om in de dialoog met de nationale partners meer daadkracht te tonen en strengere normen op te leggen wat betreft de transparantie van de tenuitvoerlegging van projecten. Het publiek dient op gezette tijden en op uitgebreidere schaal te worden geïnformeerd over de fysieke en financiële stand van zaken van afzonderlijke projecten.

4. Specifieke opmerkingen

4.1 Het EESC denkt dat de duurzame ontwikkeling van het EU-vervoersbeleid aanzienlijk kan worden bevorderd via de sociale dialoog en/of de dialoog met belanghebbende partijen over trans-Europese vervoerscorridors die reeds in gebruik of nog in aanbouw zijn. Het EESC dringt erop aan deze dialoogstructuren nieuw leven in te blazen.

4.2 Bij de opzet van een nieuw TEN-V beveelt het Comité aan dat nadrukkelijk rekening gehouden wordt met het zogenaamde Nabuurschapbeleid, verbindingen naar het noorden, oosten en zuiden van de EU, waarbij de Commissie en de lidstaten zich vooral zouden moeten concentreren op het netwerk en niet op individuele infrastructuurwerken. Hierdoor wordt ook de solidariteit tussen de lidstaten bevorderd.

4.3 Wat de toekomstige planning van TEN-V betreft stemt het EESC in zijn advies *TEN-V: een beleidsevaluatie* ⁽¹⁴⁾ in met de benadering die de Commissie beschrijft in haar Groenboek, die is gebaseerd op het beginsel dat elke vervoerswijze volgens haar comparatieve voordelen wordt gebruikt binnen comodale vervoerketens en zo een belangrijke rol vervult bij het realiseren van de klimaatdoelstellingen van de Gemeenschap. De overstap naar de meest milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten moet de doelstelling blijven.

4.4 Het EESC herinnert in dit verband aan het begrip „groene corridors” dat de Commissie had geïntroduceerd in het actieplan voor het goederenvervoer uit 2007. Dit begrip is erop gericht om duurzame comodale logistieke oplossingen te vinden met een aantoonbare vermindering van de milieu- en klimaatimpact, een hoge veiligheid en kwaliteit en een grote doeltreffendheid, door demonstratieplatforms op te richten langs de internationale corridors waar de goederenstromen zich concentreren. Het EESC wil dit begrip linken aan de hoogwaardige comodale corridors van het TEN-V-kernnetwerk, die uitermate geschikt kunnen zijn voor de ontwikkeling hiervan in samenwerkingsverband tussen publieke en particuliere partners.

4.5 De Commissie heeft duidelijk verklaard dat het huidige vervoerssysteem op de schop moet. De nieuwe lidstaten profiteren niet evenveel van de EU-financiering als de „oude” lidstaten. Om een level playing field te realiseren moeten nieuwe financieringswijzen worden ontwikkeld.

4.6 Het EESC betwijfelt of de argumenten die de Commissie aanhaalt om haar keuze voor de te financieren projecten te rechtvaardigen geldig zijn. Volgens de Commissie geven de geselecteerde projecten een „aanzet tot de toekomstige vervoersprioriteiten: groener vervoer, Europese verbindingen (oost-west) en steun voor publiekprivate partnerschappen”. Er kunnen op z'n minst vraagtekens worden geplaatst bij de verbetering van de oost-west-verbinding, terwijl het EESC ook wil dat rekening wordt gehouden met andere financieringsmogelijkheden dan PPP's.

4.7 Het idee van de Commissie om Europese coördinatoren te benoemen die de internationale samenwerking moeten verbeteren, in combinatie met een focus op langetermijnsteun voor de lastigste infrastructuurprojecten en de oprichting van een uitvoerend agentschap, had moeten bijdragen tot een grotere transparantie en tot de ontwikkeling van TEN-V. Maar zowel de analyse van de Europese coördinatoren als de evaluatie van de meerjarenportefeuille bevestigen dat de resultaten tot nu toe versnipperd waren, wegens gebrek aan samenwerking en coördinatie tussen de lidstaten.

4.8 Het EESC stelt voor dat bij het nieuwe TEN-V zogenaamde „programmacontracten” worden afgesloten tussen de Europese Unie en iedere afzonderlijke lidstaat, waarin hun wederzijdse verbintenissen op het gebied van financiering en tijdschema's zijn vastgelegd. Deze programmacontracten zouden niet alleen betrekking moeten hebben op de infrastructuur die deel uitmaakt van het TEN-V, maar ook op de aanleg van secundaire infrastructuur waartoe de lidstaten zich verbinden

⁽¹⁴⁾ PB C 318 van 23.12.2009, blz. 101.

om het functioneren van de hoofdnetwerken te garanderen, voor een betere dienstverlening aan de bevolking. Het maatschappelijk middenveld zou moeten worden betrokken bij de voorbereiding van dergelijke programmacontracten, om de doeltreffendheid van de uitvoering in een later stadium te verbeteren.

4.9 In de tussentijdse herziening van de projectportefeuille van het meerjarenprogramma 2007-2013 TEN-V komt de Commissie tot de slotsom dat van de 92 geselecteerde projecten er 21 van grensoverschrijdende aard zijn, waarbij de meeste steun wordt verleend aan vervoer per spoor, gevolgd door vervoer over de binnenwateren. In haar document „The New Trans-European Transport Network Policy” concludeert de Commissie dat projecten op het gebied van weg- en luchtvervoer en in mindere mate ook voor het vervoer over zee het al met al beter doen dan projecten voor vervoer per spoor en over de binnenwateren.

4.10 Het EESC adviseert de Commissie het begrip „duurzaamheid” nader toe te lichten. Om te kunnen beoordelen of een voorgesteld project aan de vereiste „duurzaamheid” voldoet, moet duidelijk zijn wat hiermee wordt bedoeld, liefst in kwantitatieve termen.

4.11 Volgens het EESC omvat het begrip duurzaamheid – naast een essentiële bijdrage aan de economische groei – tevens milieudoelstellingen zoals klimaatbescherming, terugdringing van geluidshinder en luchtvervuiling en behoud van natuurlijke hulpbronnen, maar ook sociale aspecten van vervoer zoals de rechten van werknemers, arbeidsomstandigheden, betaalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle burgers, maar met name voor ouderen en gehandicapten, waarbij de toegang tot fysieke faciliteiten en informatie van deze laatste eveneens gewaarborgd moet zijn.

4.12 Het EESC is voorstander van een strategie die is gebaseerd op innovatie, stimuleringsmaatregelen en infrastructuur, als de meest kostenefficiënte manier om tot duurzame ontwikkeling te komen:

- innovatie: ontwikkeling en uitvoering „aan de bron” van technische maatregelen en exploitatiepraktijken om de milieu-impact van het vervoer terug te dringen;

- stimuleringsmaatregelen: aanmoedigen van een snelle invoering door alle vervoerswijzen van de best beschikbare technologie en praktijken;
- infrastructuur: zorgen voor een goede doorstroming en efficiënt verkeer door gebruik te maken van de bestaande infrastructuur, in combinatie met adequate investeringen in nieuwe infrastructuur om bottlenecks en ontbrekende verbindingen te verhelpen.

4.13 Het EESC is van oordeel dat een geïntegreerde aanpak m.b.t. de trans-Europese netwerken (TEN's) bijdraagt tot een duurzame ontwikkeling van de Europese Unie. Dankzij een geïntegreerde aanpak zou de ontwikkeling van de geplande TEN-structuur niet alleen sneller verlopen, maar ook minder middelen vereisen dan het geval zou zijn als er niet zou worden gezocht naar mogelijkheden om te komen tot synergie tussen verschillende soorten netwerken ⁽¹⁵⁾.

4.14 Met het oog op de economische crisis in Europa en het beperkte budget voor TEN-V is samenwerking en coördinatie tussen de verschillende financieringsinstrumenten van TEN-V noodzakelijk. Ook moeten er nieuwe financieringsbronnen en kredietmechanismen worden gevonden.

4.15 Het EESC stemt helemaal in met de benadering die de Commissie in haar Witboek presenteert voor een betere Europese coördinatie. Om de ambitieuze doelstellingen voor TEN-V te verwezenlijken met de zeer beperkte financiële middelen die er zijn, moet er een veel geïntegreerder en goed gecoördineerd Europees infrastructuurbeleid komen, gaande van de strategische planning tot de uiteindelijke uitvoering van afzonderlijke projecten.

4.16 Het Witboek komt precies op het goede moment: hierdoor zou een sterke politieke boodschap moeten kunnen worden geformuleerd in de context van de komende EU-begrotingsherziening. De toekomstige financiering van de EU-vervoersinfrastructuur moet realistische ambities nastreven om binnen een zo kort mogelijk tijdsbestek een interne Europese vervoersruimte tot stand te brengen.

Brussel, 15 juni 2011

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Staffan NILSSON

⁽¹⁵⁾ PB C 204, 9.8.2008, blz. 25 (Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de Mededeling van de Commissie: „Trans-Europese netwerken: Naar een geïntegreerde aanpak”).