

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het witboek — Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — Werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem**

(COM(2011) 144 definitief)

(2012/C 24/32)

Rapporteur: **de heer COULON**Corapporteur: **de heer BACK**

De Europese Commissie heeft op 28 maart 2011 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie te raadplegen over het

*Witboek — Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem*

COM(2011) 144 definitief.

De afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 7 oktober 2011 goedgekeurd.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 26 en 27 oktober 2011 gehouden 475<sup>e</sup> zitting (vergadering van 26 oktober) onderstaand advies uitgebracht, dat met 170 stemmen vóór en 3 tegen, bij 8 onthoudingen, werd goedgekeurd.

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is in het algemeen ingenomen met het witboek „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” (hierna: het stappenplan). De daarin voorgestelde strategie is voor een groot deel in overeenstemming met de aanbevelingen die het in eerdere adviezen heeft gedaan. Toch heeft het bij een aantal punten ook zijn bedenkingen.

1.2 De doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector tegen 2050 met minstens 60 % te verminderen, klinkt als een grote uitdaging, maar sluit in feite aan op de algemene klimaatdoelstellingen van de EU. Ook vormt dit streven een redelijk evenwicht tussen enerzijds de noodzaak de broeikasgasuitstoot snel te verkleinen en anderzijds de tijd die het kost om in een interne Europese vervoersruimte de energie-efficiëntie te optimaliseren en nieuwe en duurzame brandstoffen en aandrijfsystemen te ontwikkelen teneinde minder afhankelijk van fossiele brandstoffen te worden.

1.3 Het EESC ziet dat er een grote kloof gaapt tussen de doelstellingen, de manieren waarop die gerealiseerd zouden moeten worden en de daarvoor vereiste financiering. Het beveelt aan meer verband aan te brengen tussen de strategische maatregelen uit het stappenplan (voor de periode tot 2050) en de meer praktische, direct te nemen maatregelen (voor de periode tot 2020 en 2030).

1.4 Zoals in het stappenplan terecht wordt opgemerkt, moet er fors in infrastructuur worden geïnvesteerd, willen alternatieve vervoerswijzen een groter marktaandeel verwerven. In het document wordt echter hoofdzakelijk gesproken over de financiering van het toekomstige TEN-V-kernnet en wordt een aantal mogelijkheden genoemd om op zijn minst een deel van het vereiste

geld bijeen te krijgen. Heffingen en particuliere financiering zijn niet overal haalbaar. Dit geldt voor infrastructuur in het algemeen, waaronder de nog altijd noodzakelijke weginfrastructuur en onderhoudswerkzaamheden. Het EESC beveelt aan om in het meerjarig financieel kader voor na 2013 voldoende financiële middelen uit te trekken voor vervoersinfrastructuur. Toekomstige projecten vereisen dat lidstaten en EU-instellingen hun criteria voor planning en prioritering beter op elkaar afstemmen, en moeten ook de modernisering van bestaande infrastructuur behelzen.

1.5 Het EESC steunt de uitwerking van een strategie voor een efficiënt en echt duurzaam Europees vervoer waarin niet alleen rekening wordt gehouden met de uitdagingen op economisch en milieugebied, maar ook op sociaal vlak. Bij alle ontwikkelingen (alle vervoerswijzen inbegrepen) moet een grotere en belangrijker plaats worden ingeruimd voor sociale dialoog. Het EESC heeft kennisgenomen van de opmerkingen over „minimumdienstverplichtingen” in het stappenplan. Deze problematiek hoort echter thuis in de context van de collectieve onderhandelingen in de verschillende lidstaten. Het EESC is het met de Europese Commissie eens dat sociale dialoog essentieel is om sociale conflicten te vermijden, waarbij het recht van werknemers op collectieve acties, overeenkomstig artikel 151 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, volledig in acht moet worden genomen.

1.6 Er moet niet alleen nadruk worden gelegd op het scheppen van voorwaarden om het ontstaan van hoogwaardige banen in de vervoerssector te stimuleren, maar er moeten ook maatregelen worden voorgesteld om opleidingen te verbeteren en marktpartijen te helpen bij de aanwerving van personeel. In het algemeen komen sociale kwesties in het stappenplan maar weinig aan bod.

1.7 Het stappenplan is tamelijk pessimistisch over de mogelijkheden om het goederenvervoer over de weg koolstofarmer te maken. Wellicht zou moeten worden overwogen om niet alleen de ontwikkeling van nieuwe brandstoffen en aandrijfsystemen te stimuleren, maar ook om nog harder te ijveren voor maatregelen die het gebruik van deze vervoerswijze kunnen optimaliseren en het aantal vervoersbewegingen kunnen doen afnemen zonder de algehele vervoerscapaciteit aan te tasten, zoals het gebruik van *e-freight*, betere voertuigen en logistiek, en de ontwikkeling van groene corridors.

1.8 Hoewel het beginsel van het combineren van vervoerswijzen (een element van comodaliteit) in het stappenplan centraal staat, worden ook specifieke doelstellingen voor een *modal shift* van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen voorgesteld (bijv. om tegen 2030 30 % van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water te laten gebeuren en tegen 2050 meer dan 50 %). Voor zo'n standaardaanpak bestaat echter geen gegede wetenschappelijke onderbouwing en noch in het witboek noch in de effectbeoordeling wordt gemotiveerd waarom voor de betreffende drempelwaarden is gekozen.

1.9 In het stappenplan wordt aanbevolen de markt verder te liberaliseren, met name in de spoorwegsector. Het EESC zou graag willen dat een evenwichtige beoordeling wordt gemaakt van de in de lidstaten doorgevoerde hervormingen, in het bijzonder van de scheiding van het beheer van railinfrastructuur en de dienstverlening op het spoor, en de gevolgen daarvan voor het gebruik van spoorlijnen (stijging van het aantal treinen), de veiligheid, de werkgelegenheid, de kwaliteit van de dienstverlening, de productiekosten en de kosten voor de reizigers (betaalbaarheid).

1.10 In het stappenplan wordt voorgesteld om gunning van openbaredienstcontracten via aanbesteding op basis van mededinging verplicht te stellen. Alvorens de Commissie met voorstellen ter zake komt, verwacht het EESC van haar, op zijn laatst binnen zes maanden na 3 december 2014, een verslag over de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1370/2007, overeenkomstig artikel 8, lid 2, daarvan.

1.11 Het EESC wijst op de grote betekenis van openbaar stadsvervoer voor een duurzaam vervoersbeleid. Het is cruciaal openbaar stadsvervoer te ontwikkelen dat efficiënt, veilig, betaalbaar en concurrerend is t.o.v. individueel vervoer, temeer omdat zonneklaar is dat openbaar stadsvervoer een belangrijke bijdrage levert aan de bestrijding van uitstoot, geluidsoverlast en congestie. Onverminderd het subsidiariteitsbeginsel pleit het EESC er daarom voor dat de EU de lidstaten doelstellingen voor de ontwikkeling van het openbaar stadsvervoer oplegt en structuren en cohesiefondsmiddelen vrijmaakt voor de ontwikkeling en modernisering daarvan. Ook zou het functioneren van het observatorium stedelijke mobiliteit moeten worden verbeterd.

1.12 Tot slot spreekt de Commissie in het stappenplan over stedelijk goederenvervoer, maar doet dat op een nogal summiere en defensieve wijze. Zij had onderzoek kunnen doen naar het belang en de mogelijkheid van een gemeenschappelijke wijze van aanpak en bindende wetgeving op dit vlak. De in de stad afgelegde laatste kilometers van een vervoerstraject zijn immers essentieel voor het vrije verkeer van goederen op de interne markt en voor de bevordering van duurzame vervoerswijzen.

## 2. Inleiding

2.1 De witboeken van 1992 en 2001 hadden vooral tot doel het vervoer duurzamer te maken door bijvoorbeeld een verschuiving van het wegvervoer naar milieuvriendelijkere vormen van vervoer (zoals zeevervoer, binnenvaart en spoorwegvervoer) tot stand te brengen, milieuvriendelijke oplossingen aan te bevelen en de vervoersector de werkelijke maatschappelijke kosten die het vervoer veroorzaakt te laten betalen door middel van internalisering van de externe kosten, maar ook door de behoefte aan vervoer dankzij een doelmatige planning te verminderen.

2.2 In de loop der tijd - met name ter gelegenheid van de tussentijdse herziening in 2006 van het witboek van 2001 - is de nadruk meer komen te liggen op comodaliteit, doeltreffende multimodale vervoerketens en de behoefte aan aangepaste infrastructuurvoorzieningen en ondersteunende systemen, om zo de ecologische voetafdruk van de vervoersector kleiner te maken.

2.3 Dit nieuwe stappenplan onderscheidt zich van de eerdere witboeken doordat het zich uitstrekt over een periode van vier decennia, tot 2050 (sommige doelstellingen moeten wel eerder, in 2020 en 2030 worden gerealiseerd). Bovendien wordt dit keer duidelijk gesteld dat beperking van de mobiliteit geen optie is. Dit neemt niet weg dat het stappenplan ambitieuze doelstellingen op het gebied van duurzaamheid bevat, met name wat betreft energie-efficiëntie, beperking van de afhankelijkheid van olie, vermindering van de broeikasgasemissies en technologische ontwikkeling.

## 3. Algemene opmerkingen

3.1 Het EESC is ingenomen met het stappenplan, dat een waardevolle bijdrage aan de ontwikkeling van een doeltreffend en duurzaam vervoerssysteem in Europa levert. De strategie die in dit stappenplan wordt voorgelegd, is voor een groot deel in overeenstemming met de aanbevelingen die het EESC in eerdere adviezen heeft gedaan.

3.2 Het EESC betreurt dat in de lijst met voorgestelde maatregelen nauwelijks uitvoeringstermijnen worden genoemd. Een aantal van die termijnen kunnen weliswaar worden afgeleid door deze lijst te vergelijken met de doelstellingen die worden opgesomd in deel 2.5 van het stappenplan, maar dat is puur giswerk. In feite wordt geen duidelijk verband gelegd tussen de strategische maatregelen (voor de langere termijn tot 2050) en de tactische maatregelen (die nu al kunnen worden genomen). In het stappenplan zou met name een nauwkeuriger werkprogramma voor de periode 2013-2020 moeten worden opgenomen.

3.3 Het EESC erkent dat het vervoer een cruciale rol vervult als concurrentie- en groeifactor en dat het zaak is om een geïntegreerd Europees vervoerssysteem tot stand te brengen, de duurzame dimensie van het vervoer te verbeteren en een impuls te geven aan koolstofarme vervoersmodaliteiten, energie- en hulpbronnenefficiëntie, zekerheid en onafhankelijkheid op het vlak van energievoorziening en filebestrijding. Het is het ermees eens dat in het stappenplan de nadruk wordt gelegd op de optimalisering van multimodale logistieke ketens en een efficiënter gebruik van vervoersinfrastructuur. Ook het voornemen om meer in te zetten op marktgestuurde maatregelen (in vergelijking met de eerdere witboeken), kan op instemming van het EESC rekenen.

3.4 In vorige adviezen heeft het EESC tevens aangedrongen op duidelijke, concrete maatregelen waarmee de beoogde doelstellingen daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Op een aantal punten kan het stappenplan als een belangrijke vooruitgang worden beschouwd, te beginnen met de algemene verklaring in punt 13, waarin staat dat voortzetting van het huidige beleid onvoldoende zal opleveren wat betreft de afhankelijkheid van olie, CO<sub>2</sub>-uitstoot, bereikbaarheid en de maatschappelijke kosten van ongevallen en geluidsoverlast.

3.5 De meeste van de geplande initiatieven zijn bedoeld om een comodaal vervoerssysteem tot stand te brengen binnen een interne Europese vervoersruimte. Het EESC is ingenomen met de aandacht voor comodaliteit. De comodale aanpak waarop het stappenplan is gebaseerd, betekent dat alle vervoerswijzen op zich én ten opzichte van elkaar optimaler benut zullen worden. Bij sommige van de geplande maatregelen wil het EESC echter enkele opmerkingen maken.

3.6 Het stappenplan omvat zeer ambitieuze doelstellingen om het vervoerssysteem te vergroenen, maar realistische uitspraken over de verwezenlijking en de kosten daarvan ontbreken. Het EESC maakt zich zorgen over de grote kloof die gaapt tussen de doelstellingen, de manieren waarop die gerealiseerd zouden moeten worden en de daarvoor vereiste financiering.

3.7 De langetermijndoelstelling om de uitstoot van CO<sub>2</sub>-emissies tegen 2050 met 60 % te verlagen, is een zeer ambitieus streven dat de kern van de technische en politieke ontwikkeling op vervoersgebied kan gaan uitmaken als er tenminste voor de nabije toekomst aan wordt vastgehouden.

3.8 Het EESC erkent dat de emissiedoelstelling in overeenstemming is met het algemene standpunt van de EU over klimaatbescherming en een evenwicht tot stand brengt tussen de noodzaak om de broeikasgasemissies snel terug te dringen en de mogelijkheid snel alternatieve brandstoffen te gaan gebruiken in de vervoerssector, die een belangrijke economische activiteit in de Unie vormt. Het EESC stelt voor deze langetermijndoelstelling aan te vullen met specifiekere, meetbare doelstellingen voor de middellange termijn t.a.v. de vermindering van de afhankelijkheid van olie en de terugdringing van geluidshinder en luchtvervuiling.

3.9 Het EESC neemt kennis van de duidelijke en belangrijke verklaring in punt 18 van het stappenplan: „De mobiliteit beperken is geen optie”. Deze uitspraak mag volgens het EESC niet verkeerd worden geïnterpreteerd, nl. dat men tegen maatregelen zou zijn om de energie-efficiëntie van het vervoer te vergroten en de emissies te beperken, bijv. door middel van optimalisering van de belading, betere logistiek om tot een hogere beladingsgraad te komen of bevordering van de mogelijkheden van het openbaar vervoer. Deze maatregelen worden in het stappenplan opgesomd en worden over het algemeen als positief gezien. Hiermee wordt aangezet tot veranderingen in gedrag en consumptiepatronen. Het zal uiteraard een grote uitdaging zijn om een evenwicht tot stand te brengen tussen het streven naar verwezenlijking van de emissiedoelstellingen uit het stappenplan en de noodzaak te blijven beantwoorden aan de vervoersbehoeften van de Europese samenleving. Daarom vindt het EESC de uitspraak in punt 18 belangrijk.

3.10 Wat het goederenvervoer over de weg betreft, is het EESC het ermee eens dat de beschikbare hulpbronnen efficiënt moeten worden benut door kleinere vrachten te coördineren en logistiek optimale multimodale groene corridors te creëren op basis van samenwerking tussen publieke en private partijen. Het wijst er echter op dat voor de ambitieuze doelstelling om dit vervoer koolstofarm te maken (- 60 % CO<sub>2</sub>), wellicht meer en verdergaande maatregelen nodig zijn.

3.11 In het stappenplan wordt ook rekening gehouden met het feit dat het concurrentievermogen van alternatieven voor het wegvervoer verbeterd moet worden. Het EESC kan zich daarin vinden, op voorwaarde dat deze doelstelling gerealiseerd wordt door de capaciteit en de kwaliteit van railvervoer, binnenvaart en kustvaart te verbeteren en efficiënte intermodale dienstverlening te stimuleren, en niet door de ontwikkeling van efficiënt en duurzaam wegvervoer in de EU tegen te werken.

3.12 De Commissie en de lidstaten zouden niet alleen alternatieve vervoerswijzen actief moeten promoten, maar tegelijkertijd ook alles in het werk moeten stellen om het wegvervoer duurzamer te maken, zowel in economisch, milieu- als sociaal opzicht. De spanningen die zijn ontstaan door de uiteenlopende lonen en sociale bescherming op de wegvervoersmarkt baren het EESC zorgen. Het onderstreept het belang van de sociale dialoog in deze sector. Ook is het essentieel dat de toezichtsmaatregelen uit het wegvervoerpakket adequaat ten uitvoer worden gelegd (hetgeen vanaf 4 december 2011 moet gebeuren). De Commissie zou de implementatie van dit pakket in de lidstaten nauwgezet moeten volgen. Samen met de lidstaten zou zij alle nodige middelen moeten uittrekken voor de handhaving en de controle op de naleving van het wegvervoeracquis. Verder zou de EU maatregelen moeten nemen om te zorgen voor eerlijke concurrentie, behoorlijke arbeidsomstandigheden en meer verkeersveiligheid. Daarbij zou ook aandacht moeten worden geschonken aan de toegang van wegvervoerders uit derde landen tot de interne vervoersmarkt en de mogelijke risico's op verstoring van die markt.

3.13 Zoals in het stappenplan terecht wordt opgemerkt, moet er fors in infrastructuur worden geïnvesteerd, ook in infrastructuur voor het wegvervoer, willen alternatieve vervoerswijzen een groter marktaandeel verwerven. Hoe dit gefinancierd zou moeten worden, wordt echter niet duidelijk aangegeven. Er kunnen geen wonderen worden verwacht als alleen maar een algemeen beroep wordt gedaan op particuliere investeringen en infrastructuurheffingen. Het EESC is, zoals het al in talrijke eerdere adviezen heeft aangegeven, voorstander van internalisering van externe kosten in de vervoerssector. Het is het ermee eens dat, overeenkomstig het principe „de vervuiler betaalt”, economische instrumenten daadwerkelijk de maatschappelijke kosten van het vervoer moeten reflecteren, zodat de markt wordt aangespoord zich duurzamer te gedragen. De inkomsten van de desbetreffende extra heffingen zouden moeten worden bestemd voor de ontwikkeling van duurzaam vervoer en voor de optimalisering van het gehele vervoerssysteem, teneinde een echt duurzaam mobiliteitsbeleid te realiseren. Er zou een onderscheid moeten worden gemaakt tussen deze heffingen en heffingen die vanuit financieringsoogpunt zijn ingevoerd, dus overeenkomstig het principe „de gebruiker betaalt”.

3.14 Het EESC herhaalt hier nogmaals dat internalisering van externe kosten voor alle vervoerswijzen moet gelden. <sup>(1)</sup> In een recent advies concludeerde het dat de EU de bestaande belastingen in de vervoerssector geleidelijk zou moeten vervangen door efficiëntere, marktgebaseerde instrumenten om te bewerkstelligen dat de externe kosten in de prijzen worden meegenomen.

3.15 Het EESC heeft grote twijfels bij de specifieke doelstelling uit het stappenplan voor een *modal shift* van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen, nl. om tegen 2030 30 % van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water te laten plaatsvinden en tegen 2050 meer dan 50 %. Voor zo'n standaardaanpak bestaat geen gedegen wetenschappelijke onderbouwing en noch in het witboek noch in de effectbeoordeling wordt gemotiveerd waarom voor de betreffende drempelwaarden is gekozen. Bovendien zou deze specifieke doelstelling, als daaraan wordt vastgehouden, veel perifere lidstaten enorm belasten en daarmee het beginsel van regionale samenhang ondermijnen. Het EESC verzoekt de Commissie zich hierover nog eens goed te buigen en de nodige uitleg te geven. Het wijst er tevens op dat ongeveer 85 % van het goederenvervoer in de EU plaatsvindt over afstanden van minder dan 150 km. Het is onwaarschijnlijk dat voor dergelijk kortafstandsvervoer de komende decennia een reëel alternatief voor het wegvervoer zal worden gevonden.

3.16 Hetzelfde geldt tevens voor de doelstelling om het passagiersvervoer over middellange afstanden meer per trein te laten plaatsvinden. Verdere ontwikkeling van het openbaar toeristcarvervoer zou een goede optie kunnen zijn, die in het stappenplan echter niet in overweging wordt genomen.

#### 4. Bijzondere opmerkingen

4.1 Het EESC steunt het programma van trans-Europese vervoersnetwerken. Het wijst erop dat de EU na de uitbreiding behoefte heeft aan meer vervoersinfrastructuur en dat moet worden nagegaan hoe het bestaande beleid en de instrumenten voor de uitvoering van dat beleid kunnen worden aangepast aan de toekomstige uitdagingen. <sup>(2)</sup>

4.2 Het EESC staat achter de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim, hetgeen voor het concurrentievermogen van de Europese luchtvaart op de wereldmarkt van cruciaal belang is. Het roept alle stakeholders uit de luchtvaartsector op er meer voor te ijveren dat de ambitieuze EU-doelstellingen m.b.t. de veiligheid, kostenefficiëntie, capaciteit en duurzaamheid van het luchtvervoer volledig en snel worden verwezenlijkt.

<sup>(1)</sup> EESC-advies over „Internalisering van externe kosten”, PB C 317 van 23-12-2009, blz. 80.

<sup>(2)</sup> EESC-advies over „Duurzame ontwikkeling van het EU-vervoersbeleid en planning van TEN-V”, PB C 248 van 25.8.2011, blz. 31.

4.3 Volgens het EESC is de vorming van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte noodzakelijk om duurzaam te kunnen concurreren met andere vervoerswijzen. Het benadrukt dat de verschillende vervoerswijzen zo veel mogelijk op gelijke markt- en financieringsvoorwaarden moeten kunnen rekenen. <sup>(3)</sup>

4.4 Het EESC herinnert eraan dat de totstandbrenging van één Europese spoorwegruimte sterk afhangt van de vooruitgang op het gebied van technische interoperabiliteit. <sup>(3)</sup>

4.5 In het stappenplan wordt aanbevolen de spoorwegmarkt verder te dereguleren. Voordat echter stappen in die richting worden gezet (waaronder een structurele scheiding van dienstverlening en infrastructuurbeheer), zou het EESC graag willen dat een evenwichtige beoordeling wordt gemaakt van de gevolgen daarvan voor het concurrentievermogen van het spoorvervoer, de kwaliteit van de dienstverlening, de werkgelegenheid en de productiekosten. De lidstaten hebben namelijk nogal uiteenlopende ervaringen opgedaan met de reeds door hen doorgevoerde hervormingen in de spoorwegsector.

4.6 Het EESC herinnert ook aan de noodzaak om nieuwe financieringsbronnen voor spoorinfrastructuur te zoeken op basis van objectieve en vergelijkende kosten-batenanalyses. In dit verband verwijst het naar zijn recente advies over de gemeenschappelijke spoorwegruimte. Daarin stelde het voor om na te denken over investeringsstimulansen in het kader van voorstel nr. 15 (*de uitgifte van particuliere obligatieleningen voor de financiering van Europese projecten stimuleren*) en nr. 16 (*maatregelen bestuderen die ertoe kunnen leiden dat particuliere investeringen – en met name die op lange termijn – een actievere bijdrage leveren tot de verwezenlijking van de Europa 2020-strategie*) van de mededeling „Naar een Single Market Act”. Het EESC kan zich alleen vinden in de oprichting van een gemeenschappelijk vervoerfonds als dit wordt opgezet als een neutraal fonds waarin alle vervoerswijzen op gelijke voet gesteld worden <sup>(3)</sup>.

4.7 In het stappenplan wordt voorgesteld om gunning van openbaardienstcontracten via aanbesteding op basis van mededinging verplicht te stellen. Alvorens de Commissie met voorstellen ter zake komt, verwacht het EESC van haar, op zijn laatst binnen zes maanden na 3 december 2014, een verslag over de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1370/2007, overeenkomstig artikel 8, lid 2, daarvan.

4.8 De Europese scheepvaart speelt mondiaal gezien een leidende rol en houdt zich bezig met allerlei soorten maritieme dienstverlening. Met het mondiale karakter van de scheepvaart zou altijd rekening moeten worden gehouden, bijv. als het gaat over vrije markttoegang, de concurrentiepositie van de Europese scheepvaart, veiligheid, milieu en arbeidsmarkten.

<sup>(3)</sup> EESC-advies over „Een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte”, PB C 132 van 3-5-2011, blz. 99.

4.9 Het EESC wijst erop dat de EU-lidstaten dringend het Verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) betreffende maritieme arbeid moeten ratificeren teneinde internationaal voor een gelijk speelveld te zorgen, zonder dat wordt geraakt aan eventuele strengere normen in de lidstaten. EU-wetgeving zou naadloos moeten aansluiten op internationale wetgeving, m.n. op dit IAO-verdrag en het Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding en diplomering (STCW) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

4.10 De „blauwe gordel” - de gemeenschappelijke Europese ruimte die in het stappenplan wordt voorgesteld - is bedoeld om de voor het zeevervoer binnen de EU geldende douaneprocedures administratief te vereenvoudigen. Het EESC juicht dat toe. In dit verband wordt echter niet gesproken over sociale normen. Daarom verwacht het EESC van de lidstaten dat zij het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid uit 2006 onmiddellijk zullen gaan toepassen en handhaven, zodat de sociale normen voor de zeevaart toch naar een hoger plan worden getild. De Commissie zou de nodige maatregelen moeten nemen om de sociale normen voor het verkeer binnen de EU te harmoniseren, met inachtneming van de noodzaak om op dit gebied internationaal voor een gelijk speelveld te zorgen.

4.11 Voorgesteld wordt om een EU-register en een EU-vlag voor de zee- en binnenvaart in te voeren. De haalbaarheid van zo'n register zou zorgvuldig moeten worden onderzocht, omdat het moeilijk - zo niet onmogelijk - zou kunnen zijn om dat in de praktijk te koppelen aan een gunstige regeling die voordelen oplevert (zoals lagere havengelden en verzekeringskosten, en minder inspecties). Veel kwesties zijn namelijk geregeld in internationale overeenkomsten tussen EU-lidstaten die een clause inzake nationale behandeling omvatten. De invoering van een EU-register vereist economische governance op EU-niveau, waarvan vooralsnog geen sprake is.

4.12 Net als het idee van een EU-register, is ook het plan voor een Europese kustwacht een terugkerend thema. Dit voorstel is vooral een zaak van de lidstaten aangezien het onder hun exclusieve bevoegdheid valt. Omdat de taken van de kustwacht per lidstaat verschillen, lijkt de oprichting van een Europese kustwacht niet nodig of op dit moment voorbarig. In plaats daarvan zou moeten worden gestreefd naar nauwere samenwerking tussen de nationale kustwachten, vooral bij de bestrijding van illegale immigratie en drugshandel. Als reeds wordt samengewerkt, zou die samenwerking moeten worden verbeterd.

4.13 Het is zeer belangrijk te innoveren als het erom gaat de milieuprestaties van de scheepvaart te verbeteren. Wellicht zou de EU zich opnieuw moeten buigen over de toepassing vanaf 2015 van specifieke regels in de Oost- en Noordzee voor het

zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen, en over de vraag hoe de concurrentieverstorende gevolgen van deze regels en de eventuele consequenties daarvan voor de *modal shift* kunnen worden aangepakt.

4.14 In het stappenplan wordt gesproken over de financiering van wegeninfrastructuur d.m.v. tolheffing waarbij „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt”. Het is voor bedrijven zeker interessant om onder dergelijke voorwaarden wegen uit te baten in de centrale delen van Europa met veel transitverkeer enz., maar in de talrijke perifere lidstaten lijkt dit een veel riskantere onderneming. Bovendien zou wegontwikkeling vooral grote gevolgen hebben voor het goederenvervoer uit en naar perifere regio's en kunnen leiden tot concurrentievervalsing, met name tussen mondiaal opererende bedrijven. Normaal gesproken zouden landen, of zelfs de EU, moeten zorgen voor de financiering van infrastructuur, maar van deze regel kan worden afgeweken als particuliere financiering onder billijke voorwaarden voor de gebruikers mogelijk is (waarbij ook rekening moet worden gehouden met lagere-inkomensgroepen en lichamelijk gehandicapten).

4.15 Het voornemen bestaat om liberalere regels in te voeren voor cabotagevervoer over de weg. Uiteraard ziet ook het EESC dat de huidige beperkingen leiden tot minder lading per voertuig en meer ritten met lege voertuigen en dus indruisen tegen het in het stappenplan verwoorde algemene streven om middelen optimaler te benutten. Anderzijds wil het benadrukken dat de sociale en fiscale harmonisatie en de handhaving in deze sector nog lang niet het niveau hebben bereikt dat vereist is voor een volledige opening van de markt. Liberalisering van het cabotagevervoer zou de problemen i.v.m. uiteenlopende lonen en sociale bescherming nog kunnen verergeren. Die problemen zouden mede kunnen worden opgelost middels sociale dialoog en adequaat toezicht, overeenkomstig het wegvervoerpakket dat op 4 december 2011 in werking treedt. Ook zouden ze moeten worden besproken door de huidige groep op hoog niveau voor het wegvervoer, die in opdracht van de Commissie het functioneren van deze markt moet onderzoeken. Het EESC wijst op de noodzaak om de bepalingen van de richtlijn inzake gedetacheerde werknemers integraal te handhaven, met name in het geval van het cabotagevervoer over de weg. (4)

4.16 Om het vrije verkeer van goederen en de vrije verlening van internationale vervoersdiensten te bevorderen, hecht het EESC groot belang aan de adequate en efficiënte invoering van het Europese systeem van weggebruiksheffingen. Zo'n systeem maakt het voor vervoersondernemingen overbodig meerdere contracten af te sluiten en aan boord van hun voertuigen allerlei verschillende apparatuur te installeren. Tevens pleit het EESC in dit verband voor één aanspreekpunt voor gebruikers.

(4) Verkennd advies van het EESC over „De invloed van het EU-beleid op de arbeidsmogelijkheden, de opleidingsbehoeften en de arbeidsomstandigheden van werknemers in het vervoer”, PB C 248 van 25.8.2011, blz. 22.

4.17 Een andere doelstelling van het witboek is om het aantal verkeersdoden in 2020 met 50 % en in 2050 met 100 % te hebben verminderd. In de onlangs gepubliceerde beleidsrichtsnoeren voor de verkeersveiligheid 2011-2020 echter komt het commerciële wegvervoer niet aan bod. Het EESC doet de volgende aanbevelingen ter zake: 1) de Commissie moet alle factoren die van negatieve invloed zijn op de verkeersveiligheid, in aanmerking nemen (waaronder vermoeidheid van chauffeurs); 2) er moeten uniforme en uitvoerige statistieken over de vele aspecten van verkeersongevallen worden opgesteld om de echte oorzaken te achterhalen van het grote aantal ongelukken in het wegvervoer; 3) er moet ruimschoots steun worden gegeven voor en voldoende worden geïnvesteerd in veilige, beschermde, toegankelijke en betaalbare parkeer- en rustplaatsen voor beroepschauffeurs; 4) verkeersveiligheid moet een primaire doelstelling worden in alle Europese wetgevingshandelingen.

4.18 Tot tevredenheid van het EESC wordt de mondiale context waarbinnen de vervoerssector opereert, in aanmerking genomen en wordt benadrukt dat milieunormen zoveel mogelijk wereldwijd moeten worden nageleefd.

4.19 Veelbelovend zijn de doelstellingen uit de „Europese strategie voor onderzoek, innovatie en implementatie inzake vervoer” om de ontwikkeling en invoering van schonere en energiezuinigere aandrijf- en ondersteuningssystemen voor transport en logistiek te bevorderen.

4.20 Het EESC is ingenomen met het initiatief om in nauwe samenhang met het reeds bestaande strategische plan voor energietechnologie een strategisch plan uit te werken voor vervoerstechnologieën, teneinde een snelle toepassing van onderzoeksresultaten te waarborgen en al lopende initiatieven te ondersteunen, zoals het Europees initiatief voor groene auto's en de strategie 2010 voor de ontwikkeling van schone voertuigen.

4.21 In het tweede deel van de strategie die de Commissie voorstelt, gaat het om het bevorderen van de technologische ontwikkeling en van maatregelen om reisgedrag en de planning van goederenvervoersdiensten te beïnvloeden. De beoogde maatregelen zijn verenigbaar met de ontwikkeling van de vrije markt en worden dan ook positief ontvangen.

4.22 Het EESC wijst erop dat de voorgestelde maatregelen om nieuwe gedragsmodellen te ontwikkelen voor het goederen- en personenvervoer, moeten aansluiten op de reële vraag naar vervoer en - m.b.t. openbaar vervoer - op de sociale realiteit. Zo kunnen intermodale ticketsystemen voor reizigers handig zijn, maar het EESC denkt dat het efficiënter zou zijn zich te richten op de ultramoderne ticketloze technologie voor mobiele telefoons. Die maakt het mogelijk gebruik te maken van verschillende vervoerders m.b.v. een mobiele telefoon die is uitgerust met een *Near Field Communication* (NFC) kaart of chip. Overwogen zou moeten worden om in Europa snel een standaard voor

NFC-technologie in te voeren, zodat vlot met verschillende vervoerders en tussen verschillende landen gereisd kan gaan worden. Er moet worden bekeken of dankzij dit soort nieuwe maatregelen de vervoerskosten omlaag kunnen.

4.23 Het EESC staat positief tegenover de voorgestelde invoering van één elektronisch vervoersdocument als daarmee het nu al buitensporige aantal contractuele formulieren kan worden verminderd.

4.24 Terecht wordt benadrukt dat de voorwaarden moeten worden geschapen om het ontstaan van hoogwaardige banen te stimuleren. Dit is belangrijk voor de toekomstige ontwikkeling van de vervoerssector. Derhalve moeten maatregelen worden voorgesteld om opleidingen te verbeteren en marktpartijen in alle vervoersbranches te helpen bij de aanwerving van personeel.

4.25 Het EESC verwijst naar zijn onlangs uitgebrachte advies over de sociale aspecten van het EU-vervoersbeleid. Daarin pleit het ervoor om vrouwen en jongeren te interesseren voor een baan in het vervoer door maatregelen te treffen ter verbetering van de kwaliteit van het werk in alle vervoerstakken, van de arbeidsomstandigheden, van opleiding en levenslang leren, van de carrière mogelijkheden en van de gezondheid en veiligheid op het werk, alsmede maatregelen die het makkelijker maken om werk en privéleven te combineren. <sup>(5)</sup>

4.26 Het EESC dringt er ook op aan de richtsnoeren voor overheidssteun in de zeevaart effectiever en strikter toe te passen, m.n. door te onderzoeken of een betere koppeling kan worden aangebracht tussen het toekennen van overheidssubsidies of belastingvrijstellingen enerzijds en baangaranties en opleidingsverplichtingen anderzijds.

4.27 Verder is het EESC er voorstander van om in de vervoerssector een waarnemingspost op te richten voor sociale kwesties, werkgelegenheid en opleiding.

4.28 In het algemeen komen sociale vraagstukken in het stappenplan maar weinig aan bod. Zo blijven sociale en loondumping volledig buiten beschouwing, hoewel die toch een ernstig probleem vormen in minstens drie sectoren: het wegvervoer, de binnenvaart en het zeevervoer. Via sociale dialoog en door minimale arbeidsvoorwaarden vast te stellen, zoals in het stappenplan wordt voorgesteld, kan worden gezorgd voor behoorlijke werkomstandigheden en gelijke randvoorwaarden. Wellicht zullen er echter specifieke maatregelen nodig zijn, zoals doelgerichte staatssteun, voor sectoren die rechtstreeks te maken hebben met lagekostenconcurrentie. De aanstaande herziening van de staatssteunregels voor het zeevervoer vormt een

<sup>(5)</sup> Verkennend advies van het EESC over „De invloed van het EU-beleid op de arbeidsmogelijkheden, de opleidingsbehoeften en de arbeidsomstandigheden van werknemers in het vervoer”, PB C 248 van 25.8.2011, blz. 22.

kans bij uitstek om dergelijke steun te koppelen aan een voor werknemers uit de EU en EER gunstige ontwikkeling van werkgelegenheidskansen en opleidingsmogelijkheden.

4.29 Het is goed dat in het stappenplan het stedelijk personen- en goederenvervoer de nodige aandacht krijgen, aangezien steeds meer Europeanen in steden wonen. Uitgelegd wordt dat de mogelijkheden voor beleidsmaatregelen beperkt zijn omdat stadsvervoer niet binnen de wetgevingsbevoegdheid van de EU valt. Maar op zijn minst wat het goederenvervoer betreft, kan men zich afvragen of de laatste kilometers van een vervoerstraject niet ook vallen onder en van belang zijn voor het vrije verkeer van goederen op de interne markt. Daarom stelt het EESC de Commissie voor te onderzoeken of ook in dezen indien nodig bindende EU-beleidsmaatregelen zouden kunnen worden genomen. Het merkt nogmaals op dat in het stappenplan een aantal voorstellen is overgenomen die het in zijn eerdere adviezen over stadsvervoer heeft gedaan, zoals m.b.t. coördinatiesystemen voor personenvervoer en logistieke centra voor goederenvervoer.

4.30 Tot tevredenheid van het EESC wordt in het stappenplan aandacht geschonken aan de marktpenetratie van elektrische voertuigen, de uitrol van de daartoe vereiste infrastructuur (oplaadpunten) en aan de hiermee verband houdende kwesties op het vlak van normalisatie. In zijn advies ter zake <sup>(6)</sup> heeft het EESC reeds zijn onverdeelde steun uitgesproken voor alle inspanningen om elektrische voertuigen, en met name elektrische auto's, te ontwikkelen.

4.31 In het stappenplan wordt in algemene bewoordingen gewezen op de noodzaak de regels inzake tonnages en afmetingen aan te passen om middelen efficiënter te benutten. In dit verband zou o.a. moeten worden nagegaan in hoeverre gebruik kan worden gemaakt van het Europees modulair systeem (EMS; vrachtwagencombinaties van max. 25,25 meter lengte). Steeds meer lidstaten staan dit systeem al toe voor nationaal vervoer. Het EESC is er terdege van op de hoogte dat nog steeds wordt gediscussieerd over het nut van langere vrachtwagencombinaties. Het betreurt dat deze kwestie niet expliciet in het stappenplan aan bod komt. Het huidige verbod op grensoverschrijdend vervoer met dit soort combinaties tussen lidstaten die ze voor nationaal vervoer al toestaan, is een echte regelgevende barrière die het vrije, grensoverschrijdende verkeer van goederen belemmert en niet strookt met de doelstelling om het vervoer er via een comodale aanpak efficiënter en duurzamer op te maken. Het EESC dringt bij de Commissie dan ook op aan het initiatief te nemen om dit verbod op te heffen. Op langere termijn moet worden onderzocht of het gebruik van grotere voertuigen op nieuwe brandstoffen enz. kan worden gekoppeld aan de ontwikkeling van de multimodale corridors die in het stappenplan worden genoemd als onderdeel van het TEN-V-kernet. Hetzelfde geldt uiteraard evenzeer voor het gebruik van langere

en zwaardere treinen in de EU, waarmee de capaciteit van de spoorverbindingen in zulke multimodale corridors kan worden vergroot. Het EESC merkt op dat wijzigingen in tonnages voor het wegvervoer alleen positief kunnen worden beoordeeld als deze niet ten koste gaan van het multimodale gebruik van vervoerseenheden, vooral in het geval van gecombineerd rail/wegvervoer. Extra kosten die met de infrastructuur voor langere of zwaardere voertuigen of treinen zijn gemoeid, moeten uiteraard zorgvuldig worden geëvalueerd en naar behoren worden gedeeld door gebruikers die daarvan profiteren.

4.32 Het EESC betreurt dat nergens in het witboek wordt gesproken over de problemen rondom de Alpenpassen, waarvoor efficiëntere en duurzamere oplossingen moeten worden gevonden. De capaciteit van de bestaande rail- en wegeninfrastructuur is er ontoereikend om het volgende decennium aan de vervoersvraag te kunnen voldoen. Het EESC wil de Commissie hierop attenderen.

4.33 In het stappenplan wordt opgemerkt dat het voor een optimale benutting van middelen nuttig is wanneer exploitanten de vervoersplanning coördineren. Het EESC vraagt zich af of de Commissie geen richtsnoeren zou moeten formuleren om de kans te verkleinen dat daarbij mededingingsregels worden geschonden.

4.34 Gelet op de demografische veranderingen, de vergrijzing en het feit dat 15 % van alle mensen kampt met een handicap, zal volledige mobiliteit alleen kunnen worden bereikt als iedereen toegang heeft tot elke schakel in de vervoersketen (bebouwde omgeving, vervoersmiddelen, diverse apparatuur, informatiesystemen, boekingsystemen, diensten enz.). Het EESC staat dan ook volledig achter het plan van de Commissie voor een „Europese toegankelijkheidswet”.

4.35 Ondanks de vele verwijzingen echter naar het aspect „handicaps” blijven de praktische kanten daarvan in het stappenplan nog onderbelicht. Belangrijke concepten als duurzaamheid en veiligheid worden besproken zonder aandacht voor toegankelijkheid. Om de toegankelijkheid te verbeteren, zouden alle stakeholders volgens het EESC absoluut de handen ineen moeten slaan en standaards moeten ontwikkelen die volledig compatibel zijn tussen alle vervoerswijzen. Zo kan een onbelemmerde toegang tot vervoer worden gerealiseerd. Verder dienen de verordeningen inzake de rechten van passagiers op een aantal punten te worden verduidelijkt, zoals t.a.v. instapweigering m.b.t. gehandicapten, harmonisering van het recht om mobiliteits- en hulpmiddelen mee te nemen en informatievoorziening.

<sup>(6)</sup> Verkennend advies van het EESC over het thema „Naar een grotere marktpenetratie van elektrische voertuigen”, PB C 44 van 11-2-2011, blz. 47.

4.36 Het EESC stelt voor om in het meerjarig financieel kader toegankelijkheid op te nemen als financieringscriterium. Er zouden alleen TEN- of andere EU-middelen (bijv. uit de structuurfondsen) ter beschikking moeten worden gesteld als in de betreffende projecten sprake is van *design for all*. Om het vrije verkeer van mensen met een handicap te bevorderen, zou een „Europese mobiliteitskaart” moeten worden ingevoerd. Die zou het pad kunnen effenen voor een reeks geharmoniseerde concessies in de lidstaten.

Brussel, 26 oktober 2011

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Staffan NILSSON

---