

**Advies van het Comité van de Regio's — Witboek — Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte**

(2011/C 259/02)

## HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

- vindt dat de doelstellingen van het Witboek zouden moeten worden opgedeeld in tussentijdse doelstellingen voor de kortere termijn, zodat politici een duidelijk idee krijgen van de maatregelen die zij tijdens hun ambtstermijn kunnen nemen;
- pleit voor de volledige internalisering van externe kosten van alle vervoerswijzen via geharmoniseerde heffingen waarvan de inkomsten worden aangewend voor de totstandbrenging van een geïntegreerd en efficiënt vervoerssysteem;
- benadrukt dat de doelstellingen van het Witboek met betrekking tot de overstap van wegvervoer naar spoorvervoer, zeevervoer en binnenvaart niet toereikend zijn, en roept de Commissie op om een ambitieuzer programma voor te stellen;
- staat positief tegenover het plan voor een „blauwe gordel” als eerste stap op weg naar de invoering van een solide systeem voor maritieme dienstverlening, dat zou moeten worden aangevuld met een hernieuwing van de snelwegen op zee en betreurt dat het Witboek 2011 een stap terug vormt t.o.v. het Witboek uit 2001 wat betreft het zeevervoer;
- is voorstander van stimulerende maatregelen voor het opstellen van stedelijke mobiliteitsplannen en vraagt meer aandacht voor het verband tussen het vervoersbeleid en ruimtelijke ordening;
- steunt de inzet van euro-obligaties om de voor de verwezenlijking van het TEN-V noodzakelijke vervoersinfrastructuur te financieren;
- merkt op dat internalisering van de externe kosten, het wegwerken van fiscale verstoringen en ongerechtvaardigde subsidies en een vrije en onvervalste mededinging deel moeten uitmaken van het toekomstige model, dat erop is gebaseerd om de marktkeuzes in overeenstemming te brengen met de duurzaamheidsbehoeften.

<b>Rapporteur</b>	De heer António COSTA (PT/PSE), burgemeester van Lissabon
<b>Referentiedocument</b>	Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem
	COM(2011) 144 definitief

## I. ALGEMENE AANBEVELINGEN

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

### Algemene opmerkingen

1. is van mening dat in het in 2011 verschenen Witboek „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” de belangrijkste kwesties aan bod komen die cruciaal zijn voor de toekomst van het Europese vervoersbeleid en de vervoerssystemen in Europa. In het voorgestelde vervoersbeleid zouden de algemenere doelstellingen van de Europa 2020-strategie alsmede de milieuduurzaamheidsdoelstellingen (die hoofdzakelijk zijn bedoeld om de klimaatverandering tegen te gaan) moeten worden geïntegreerd. Verder zou dit beleid de sociale en territoriale cohesie in de hele EU moeten bevorderen.

2. Lokale en regionale overheden hebben belangrijke beleidsbevoegdheden binnen het vervoersbeleid. Niet alleen zijn zij mede verantwoordelijk voor zaken als het onderhoud van het wegennet, het parkeerbeleid, de bereikbaarheid en het openbaar vervoer, zij bewaken ook de normen voor milieueisen als luchtkwaliteit. Hun betrokkenheid via een multilevelgovernanceaanpak is dus noodzakelijk.

3. In het Witboek wordt gesproken over steden. Het Comité van de Regio's (CvdR) stelt voor dat naast steden ook de stedelijke regio's en/of agglomeraties worden genoemd. In meerdere lidstaten is niet zozeer de gemeentegrens leidend voor het mobiliteitsbeleid, alswel de stedelijke agglomeratie.

4. Het nu uitgebrachte Witboek is zeer ambitieus, temeer daar geen van de doelstellingen uit het in 2001 verschenen Witboek volledig is gerealiseerd, hetgeen niet verrassend is. Enkele van de nieuwe, ambitieuze langetermijndoelstellingen zouden moeten worden opgedeeld in tussentijdse doelstellingen voor de kortere termijn, zodat nationale en regionale politici een duidelijk idee krijgen van de maatregelen die zij tijdens hun ambtstermijn kunnen nemen.

5. Het is duidelijk dat er behoefte is aan een toekomstvisie, want beslissingen die nu t.a.v. het vervoer worden genomen, werken nog tientallen jaren door. Wel dient hierbij te worden bedacht dat toekomstvisies die zich over tientallen jaren uitstrekken, alleen maar heel algemeen kunnen zijn.

6. Het evenwicht tussen de vervoerswijzen is onlosmakelijk verbonden met de internalisering van externe kosten en ondervindt direct de invloed van heffingen voor het gebruik van vervoersinfrastructuur. Het CvdR kan zich geheel vinden in het voorstel uit het Witboek voor een transparant en algemeen

toepasbaar, voor alle vervoerswijzen geldend model voor de berekening van infrastructuurheffingen, en pleit voor de volledige internalisering van externe kosten. Het vindt dat de inkomsten die worden gegenereerd door Europese regelgeving die is bedoeld om externe kosten beter door te berekenen (zoals de Eurovignet-richtlijn), zouden moeten worden aangewend voor de totstandbrenging van een geïntegreerd en efficiënt vervoerssysteem, zonder dat daarbij de specifieke kenmerken van de ultraperifere en eilandregio's uit het oog worden verloren.

7. In dit verband dient met name in de lucht- en scheepvaart een evenwicht gevonden te worden tussen rigoureuze milieubescherming en de enorme extra kosten hiervan voor eilanden en ultraperifere gebieden, die volledig afhankelijk zijn van deze vervoerswijzen, maar zich desondanks sterk inzetten voor vermindering van de emissies.

8. Het CvdR is ermeê ingenomen dat de Europese Commissie nu echt de *modal shift* van wegvervoer naar spoorvervoer, binnenvaart en zeevervoer stimuleert, en tegelijkertijd voor alle vervoerswijzen aandringt op een volledige internalisering van de externe kosten, zoals de kosten van luchtvervuiling, congestie en geluidshinder.

9. De Commissie heeft eerder verklaard dat de externe kosten van ongevallen al op een goede manier worden geïnternaliseerd via de premies van verzekeringsmaatschappijen. Het Comité plaats daar vraagtekens bij en vindt het dan ook belangrijk dat de Commissie gebruik maakt van passende rekenmodellen voor het internaliseren van alle kosten van ongevallen.

10. Tot tevredenheid van het CvdR zijn in het Witboek ook maatregelen opgenomen om duurzamer reisgedrag te stimuleren, de bereidheid te vergroten over te stappen op nieuwe manieren van reizen en nieuwe technologieën, en te bewerkstelligen dat de volledige internalisering van externe kosten in de totale mobiliteitskosten wordt aanvaard. De EU heeft de belangrijke taak ervoor te zorgen dat de maatregelen die de lokale en regionale overheden moeten nemen om de verkeersproblemen in stedelijke gebieden op te lossen, op begrip en acceptatie kunnen rekenen.

11. Het CvdR betreurt dat kwesties als mobiliteit van mensen en toegankelijkheid en het fundamentele concept van territoriale samenhang op vervoersgebied onvoldoende in het Witboek aan bod komen, met name m.b.t. perifere, ultraperifere en eilandregio's. Een interne Europese vervoersruimte kan namelijk niet worden gerealiseerd als niet voor een gelijke toegang tot de verschillende regio's voor ondernemingen en burgers wordt gezorgd.

12. Het CvdR heeft het afgelopen decennium in zijn politieke werkzaamheden duidelijke standpunten ingenomen over de beginselen en beleidslijnen waarop het huidige Europese vervoersbeleid zou moeten worden geënt. Bij de uitwerking van het Europese vervoersbeleid voor de komende jaren zou aan deze omvangrijke kennis dan ook het nodige belang moeten worden gehecht.

13. Een effectief en duurzaam mobiliteitssysteem met lage emissies is in principe een burgerrecht en daarnaast ook een essentiële factor voor de economische activiteit, de voorspoed en de kwaliteit van het bestaan ter plaatse. Om de infrastructuur doeltreffender te kunnen ontwikkelen zou vereenvoudiging van de wetgeving op het gebied van ruimtelijke ordening aangemoedigd moeten worden.

## II. BELEIDSAANBEVELINGEN

### Een visie voor een concurrerend en duurzaam vervoerssysteem

14. Het CvdR kan zich vinden in de analyse uit het Witboek van de ontwikkelingen die de komende decennia van invloed zijn op de vervoerssector en van de uitdagingen waar die sector voor zal komen te staan. Een betrouwbare diagnose van deze ontwikkelingen is absoluut noodzakelijk om het juiste vervoersbeleid te kunnen formuleren. Wat dit betreft wordt in het Witboek ingegaan op de meeste conceptuele zwakke plekken die onderwerp moeten zijn van de discussie over de toekomst van het Europese vervoerssysteem.

15. Het CvdR zou echter, ook al is vervoer van essentieel belang voor het concurrentievermogen van de EU, de uitspraak van de Europese Commissie „de mobiliteit beperken is geen optie” willen nuanceren. Uiteraard moet het vervoersaanbod zijn afgestemd op de mobiliteitsbehoeften van de burgers en op de economische handelsbehoeften. Toch zullen vooral ondernemingen nog sterker moeten worden doordrongen van de noodzaak om meer ritten te laten samenvallen, de mogelijkheden van overheveling naar andere vervoerswijzen te benutten en gebruik te maken van procedures en technologieën die bijdragen tot optimalisering van het aantal verkeersbewegingen (door bijv. telewerken, videoconferenties, keuze van vestigingsplaats).

16. Het CvdR stemt in met de in het Witboek beschreven tien doelstellingen voor een concurrerend vervoerssysteem met een efficiënt gebruik van hulpbronnen, en met het gebruik daarvan als benchmarks voor het streven om de broeikasgasemissies met 60 % te verminderen. Deze algemene doelstelling zou eveneens moeten worden opgenomen op de lijst van doelstellingen die in het Witboek worden genoemd. Verder zouden de voorgestelde doelstellingen moeten worden aangevuld met doelstellingen om de afhankelijkheid van olie te verkleinen en de geluidsemisies en luchtvervuiling terug te dringen.

17. De doelstelling om het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stad tussen nu en 2030 te halveren en tegen 2050 volledig te verbieden alsmede om, mede door middel van belastingmaatregelen, de stadsdistributie tussen nu en 2030 grotendeels CO<sub>2</sub>-vrij te maken, is zeer ambitieus, maar kan op bijval van het CvdR rekenen. Dat pleit er in dit verband voor dat tussentijdse doelstellingen worden afgebakend. Aan de hand daarvan kan een routekaart worden opgesteld voor de uitvoering van de maatregelen, het toezicht daarop en de beoordeling van de bereikte resultaten.

18. Het CvdR is ermee ingenomen dat de Europese Commissie werk wil maken van de algemene toepassing van het principe „de gebruiker/de vervuiler betaalt” en dus de anomalieën op wil heffen die contraproductief zijn voor een eerlijke concurrentie tussen de verschillende vervoerswijzen die is gebaseerd op de internalisering van alle externe kosten. Het staat achter de volledige internalisering van de sociale en milieukosten (waaronder de kosten van ongevallen, luchtvervuiling, geluidshinder en congestie) via geharmoniseerde heffingen voor alle vervoerswijzen waarvan de inkomsten worden aangewend voor de totstandbrenging van een geïntegreerd en efficiënt vervoerssysteem.

19. Het CvdR is zeer verheugd dat meerdere van de voorstellen die het in recente adviezen over stedelijke mobiliteit heeft gedaan, in het Witboek zijn verwerkt. Het staat dan ook achter de doelstelling van de Europese Commissie om een optimaal en minimaal gebruik van het personen- en vrachtvervoer in steden aan te moedigen, en is het ermee eens dat grote wagenparken van stadsbussen, taxi's en bestelwagens bij uitstek geschikt zijn om te experimenteren met de invoering van schone voertuigen. De Europese Commissie wijst er terecht op dat de ontwikkeling en snelle introductie van schone voertuigen onmiddellijk de afhankelijkheid van olie kan verkleinen en positieve effecten kan hebben op de gezondheid (betere luchtkwaliteit in steden).

20. Het CvdR vindt het ook een goed idee om een verschuiving te bewerkstelligen naar de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen, maar tegelijkertijd de algehele efficiëntie en interoperabiliteit van alle vervoerswijzen te verbeteren. Over actief beleid dat een specifieke vervoerswijze bevoordeelt, moet echter goed worden nagedacht en zulk beleid moet worden gezien in het licht van een eerlijk en transparant model voor de toekenning van vervoerssubsidies. Gebeurt dit niet, dan bestaat het risico dat niet-efficiënte vervoersoplossingen worden bevorderd. Daarnaast vereist het gebruik van alternatieve vervoerswijzen dat passende infrastructuur en diensten voorhanden zijn, die aan de huidige behoeften voldoen.

21. Niettegenstaande de in het voorafgaande gemaakte opmerkingen is het CvdR van mening dat de in het Witboek beschreven tien doelstellingen voor een concurrerend vervoerssysteem met een efficiënt gebruik van hulpbronnen overduidelijk zeer ambitieus zijn. Daarom denkt het dat in samenwerking met de lokale en regionale overheden ook tussentijdse ijkpunten en doelstellingen zouden moeten worden vastgelegd, rekening houdend met de reeds door de Europese Commissie geformuleerde aanvullende strategische doelstellingen. Die tussentijdse doelstellingen zouden voorwerp moeten worden van een monitoringproces, om het succes van de in het Witboek beschreven visie te garanderen.

22. Vóór alles moet in het vervoersbeleid van de EU het algemeen belang centraal staan (gelijke toegang tot alle vervoersmiddelen, inachtneming van sociale rechten, doorberekening van externe kosten enz.).

23. In punt 137 van het bij het Witboek horende werkdocument (SEC(2011) 391, dat slechts in één taal beschikbaar is) kondigt de Europese Commissie aan dat zij, als vervolg op Verordening 1370/2007 inzake openbaredienstverplichtingen op vervoersgebied, met een initiatief zal komen voor de introductie van openbare aanbestedingen voor openbaredienstcontracten, om te garanderen dat op efficiënte wijze diensten van

hoge kwaliteit worden geleverd. Dit initiatief mag geen afbreuk doen aan de mogelijkheid voor lokale overheden om onder bepaalde voorwaarden zelf („in house”) diensten aan te bieden zonder aanbestedingen te hoeven uitschrijven.

24. Het CvdR spoort de EU aan om het vervoersbeleid van de 27 lidstaten, met inachtneming van het beginsel van multi-level governance, daadwerkelijk te integreren (waarbij het zaak is om de nationale structuren nader tot elkaar te brengen, de mededingingsregels te eerbiedigen op grond van het algemeen belang, tot fiscale harmonisatie te komen en een nieuw regelgevingskader uit te werken voor de verschillende subsidiariteitsniveaus).

### Een interne Europese vervoersruimte

25. De fragmentatie van de Europese markt voor spoorvervoer moet worden teruggedrongen teneinde een efficiënt spoorwegnet te creëren dat zowel qua reistijd, betrouwbaarheid als capaciteit een hoogwaardige dienstverlening biedt. Dit vraagt om een duurzame en kostenefficiënte oplossing, zodat een concurrerend Europees spoorwegnet voor goederenvervoer tot stand kan worden gebracht, dat beantwoordt aan de specifieke behoeften van deze vorm van verkeer. Verder is het zaak cruciale technische belemmeringen, zoals m.b.t. de spoorwijdte, uit de weg te ruimen. Het mag bovendien duidelijk zijn dat goederenvervoer per spoor en de korte vaart, en met name het gecombineerd gebruik hiervan, de economische integratie van afgelegen regio's kunnen bevorderen. Willen deze duurzame vervoerswijzen goed kunnen functioneren, dan moeten de logistieke knooppunten ook verder worden ontwikkeld om het intermodale verkeer optimaal af te wikkelen en de efficiëntie van het vervoerssysteem in zijn geheel te waarborgen. Daarbij dient wel te worden voorkomen dat er allerlei logistieke infrastructuurvoorzieningen ontstaan die niet beschikken over de eigenschappen om het vervoerssysteem in de richting van intermodaliteit en comodaliteit te sturen.

26. Het is een goed idee om een Europees vervoersbeleid uit te bouwen dat wordt geschraagd door een duidelijke, coherente, alomvattende en solide reeks regels voor gebruikers en vervoerders, door de toepassing van geavanceerde vervoerstechnologieën en oplossingen, en door de aanleg of opwaardering van adequate infrastructuur. Dit alles vereist dat de interne markt voor vervoersdiensten wordt voltooid, hinderlijke regels en technische en administratieve belemmeringen in alle vervoerssectoren verdwijnen, mededingingsregels consistent worden gehandhaafd, dienstverleningsnormen worden verbeterd en gebruikers meer rechten krijgen.

27. Van belang is daarbij niet alleen te kijken naar de langeafstandsverbindingen, maar ook naar de onderliggende regionale netwerken. Daarnaast moet ook speciale aandacht zijn voor de grensregio's, die kampen met een eigen problematiek. Denk daarbij aan de verschillen in betalingssystemen, technische koppelingen, dienstregelingen en wetgevingkaders.

28. Met de liberalisering van de spoorwegsector is echter nog niet voldoende vooruitgang geboekt. Het is dan ook zaak dat de technische en juridisch-organisatorische basisvoorwaarden voor de spoorwegmarkt worden verbeterd en geharmoniseerd. Daarnaast moeten mogelijkheden tot cofinanciering van de trajecten worden ingevoerd.

29. Bij liberalisering en de komst van nieuwe marktdeelnemers moeten er regels worden ingevoerd (via de Europese agentschappen, met name inzake normalisering van materieel, vervoersomstandigheden en veiligheidsnormen op de netwerken) waarmee het marktaandeel van de spoorsector kan worden vergroot; dat is namelijk de enige manier om creativiteit te bevorderen, de consument meer gediversifieerde diensten aan te bieden en een echte *modal shift* te bewerkstelligen.

30. Wat de overstap van wegvervoer naar spoorvervoer, zeevervoer en binnenvaart betreft, spreekt er volgens het CvdR onvoldoende ambitie uit de in het Witboek geformuleerde doelstellingen om het aandeel van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km te verminderen met 30 % in 2030 en 50 % in 2050. In dit licht zou de Europese Commissie volgens het CvdR een ambitieus programma voor RoLavervoer in heel Europa moeten voorstellen. Alleen met dit soort infrastructuurvoorzieningen kan men het wegtransport over grotere afstanden op lange termijn afschaffen en de territoriale cohesie versterken, met name met perifere landen.

31. Het CvdR is voorstander van de volledige tenuitvoerlegging van het initiatief voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim en van de voltooiing van de interne spoorvervoersmarkt. Ook staat het positief tegenover het plan voor een „blauwe gordel” als eerste stap op weg naar de invoering van een solide systeem voor maritieme dienstverlening, dat zou moeten worden aangevuld met het concept van „snellwegen op zee” en een nieuwe visie waarin schepen als belangrijke, echte mobiele infrastructuurvoorzieningen worden beschouwd.

32. Er dient extra aandacht uit te gaan naar de verbindingen van de ultraperifere gebieden met het Europese vasteland en met aangrenzende derde landen. De slechte bereikbaarheid waarmee deze gebieden van oudsher te kampen hebben, is nadelig voor hen en belemmert een volwaardige deelname aan de Europese interne markt en de ontwikkeling van hun economie in hun eigen regio.

33. Bijzonder jammer is het dat het Witboek 2011 een stap terug vormt t.o.v. het Witboek uit 2001 wat betreft maatregelen om het zeevervoer te bevorderen (in het Witboek uit 2001 werd het concept „snellwegen op zee” geïntroduceerd). Het CvdR betreurt m.n. dat in de lijst van maatregelen die als bijlage bij het Witboek is opgenomen, met geen woord wordt gerept over de toekomst van de „snellwegen op zee” en het Marco Poloprogramma.

34. Bovendien hebben regio's waar verkeersemissies vanwege de specifieke topografische omstandigheden tot veel ernstiger gevolgen leiden (zoals berggebieden), eigen regels en maatregelen nodig om de verkeersdichtheid en de effecten daarvan zodanig te verminderen, dat er geen schade meer is voor de volksgezondheid en het milieu.

35. Er zou harder moeten worden gezocht naar betere en efficiëntere oplossingen om de verbindingen tussen het Europese vasteland en haar ultraperifere en eilandgebieden, alsook de verbindingen tussen al deze gebieden en de regio's die buiten de buitengrenzen van de EU zijn gelegen, te verbeteren.

36. Niet alleen de verbindingen tussen het oosten en westen van Europa moeten worden verbeterd, maar ook - ter bevordering van de cohesie en het concurrentievermogen - de verbindingen tussen centraal Europa en de buitengrenzen en de verder weg gelegen regio's die de schakel vormen tussen Europa en de gebieden langs de Middellandse Zee en Atlantische Oceaan. In dit verband wijst het CvdR op het essentiële belang van havens en luchthavens en hun aansluiting op het binnenland voor de integratie van de EU op de wereldmarkt, d.w.z. voor de aansluiting op Afrikaanse, Amerikaanse en Aziatische regio's. Ook vestigt het er de aandacht op dat de eilanden in de Atlantische Oceaan over het strategisch potentieel beschikken om logistieke vervoersplatforms te worden.

37. Er worden bijzondere inspanningen verricht om de vijf centrale verkeersaders die in het kader van de richtsnoeren voor het vervoer in Europa en de naburige regio's door de Europese Commissie zijn geïdentificeerd, effectief verder tot ontwikkeling te brengen. In dit verband zullen de EU en de aan deze centrale aders gelegen landen zich nog meer moeten inzetten voor de totstandkoming ervan. Het streven om het binnen TEN-V te ontwikkelen kernnet flexibel op te zetten, verdient bijval. In dit verband is er behoefte aan transparante beoordelingsmethoden, die zowel zekerheid bieden als er investeringen worden gedaan, als een garantie bieden voor een voortdurende actualisering van en aanvulling op TEN-V.

38. Het CvdR kan zich vinden in het voorstel om de slotsverordening te herzien met het oog op een efficiënter gebruik van de luchthavencapaciteit. Er moet echter absoluut zeer goed worden nagedacht voordat definitief wordt beslist over nieuwe dienstregelingen, met name in het geval van luchthavens die zich in stedelijke gebieden bevinden, waar de milieugevolgen van besluiten ingrijpend zijn.

39. Het is belangrijk om het concurrentievermogen en de sociale aspecten met elkaar te verzoenen. Sociaal overleg moet ervoor zorgen dat sociale conflicten, die in een aantal sectoren reeds aanzienlijke economische verliezen hebben veroorzaakt, worden vermeden.

40. Het CvdR is ingenomen met de voorgestelde initiatieven ter verbetering van de veiligheid die berusten op een brede benadering van veiligheidsbeleid, -regelgeving en -monitoring in de lucht- en scheepvaart. Met name is het van het allergrootste belang om betere screeningmethodes te bevorderen die het mogelijk maken om grotere aantallen passagiers met zo min mogelijk gedoe te controleren, mét inachtneming van hun grondrechten.

41. Het CvdR staat achter de verkeersveiligheidsvisie van de Europese Commissie, nl. het streven naar nul verkeersdoden, maar beseft dat deze zeer ambitieuze doelstelling de EU voor enorme uitdagingen stelt. Daarbij zou een gedifferentieerde aanpak moeten worden gevolgd door bijvoorbeeld een relatie aan te brengen tussen de verkeersdruk en het aantal verkeersslachtoffers. Er bestaan namelijk grote verschillen tussen steden en regio's ten aanzien van het aantal verkeersdoden en de reeds genomen maatregelen. Een algemene norm zou de steden en regio's die reeds effectieve maatregelen hebben getroffen waardoor het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen, onevenredig treffen. De realisering van verkeersveiligheid hangt niet alleen af

van de technologie maar ook van menselijk gedrag. In dit verband zouden periodieke voertuigkeuringen moeten worden geharmoniseerd en zouden lessen over verkeersveiligheid een onderdeel moeten worden van rijopleidingen. Een dergelijke geharmoniseerde keuring zou ook kunnen worden toegepast bij andere zaken, zoals de uitstoot van broeikasgassen. Een verandering in het menselijk gedrag zou eveneens kunnen leiden tot een vermindering van de verkeersdichtheid en daarmee ook tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid.

42. Maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid zouden gebaseerd moeten zijn op goede voorbeelden en er dient ruimte te blijven voor inbedding en aanpassing in de lokale situatie. In dit kader zij ook verwezen naar het eerdere advies van het CvdR betreffende strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020.

43. Voor wat betreft het vervoer per spoor zou de toepassing van ERTMS op alle spoorlijnen gewoonte moeten worden. Speciale aandacht moet daarbij zijn voor grensoverschrijdende trajecten, waarbij verschillende veiligheidssystemen nog voor knelpunten zorgen.

44. Het CvdR herhaalt in dit licht dat het zich kan vinden in het idee om de verschillende definities van ernstig letsel te harmoniseren, teneinde de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid beter te kunnen monitoren en beoordelen. Daarnaast pleit het voor toegankelijke en interoperabele registers van verkeersovertredingen, zodat bij de oplegging van sancties de in andere lidstaten begane schendingen van de verkeersregels in acht kunnen worden genomen.

#### **Innovatie voor de toekomst – technologie en gedrag**

45. Het CvdR kan zich helemaal vinden in de in het Witboek gepresenteerde visie op een Europees beleid inzake onderzoek en innovatie in het vervoer waarbij gezamenlijk onderzoek wordt verricht. Het is het er ook mee eens dat de aandacht daarbij naar de volgende terreinen moet uitgaan: de efficiëntie van voertuigen dankzij nieuwe motoren, materialen en ontwerpen, een schoner energiegebruik dankzij nieuwe brandstoffen en aandrijfsystemen, en een betere benutting van het netwerk en een veiligere exploitatie dankzij informatie- en communicatiesystemen.

46. Het CvdR is verheugd over het voorstel in het Witboek om aangepaste normen voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van voertuigen voor alle vervoerswijzen vast te stellen, voorschriften in te voeren voor de interoperabiliteit van laadinfrastructuur voor schone voertuigen, en richtsnoeren en normen voor tankinfrastructuur op te stellen. De lokale en regionale overheden dienen bij dit alles betrokken te worden.

47. Europees beleid is belangrijk om de verontreiniging door voertuigen bij de wortel te kunnen aanpakken. Dan moet gedacht worden aan normen voor de uitstoot van broeikasgassen, luchtverontreiniging en geluidshinder, maar ook aan normen om de actieve en de passieve veiligheid van voertuigen te verbeteren. Daarbij is het absoluut noodzakelijk dat essentiële technische verbeteringen aan voertuigen hand in hand gaan met de naleving van de emissiegrenswaarden voor geluid en luchtverontreiniging.

48. Het reis- en rijgedrag speelt een cruciale rol bij de verwezenlijking van de doelstellingen van het Witboek. Het CvdR is dan ook ingenomen met alle initiatieven in het Witboek om

mensen bewuster te maken van de mogelijke alternatieven voor het conventionele eigen vervoer, en met maatregelen om het rijgedrag te verbeteren. Dit neemt niet weg dat er nog meer gedaan moet worden op het gebied van het reisgedrag. Zo moeten Europeanen erop worden voorbereid dat zij in de toekomst anders tegen mobiliteit aan zullen moeten gaan kijken en moet er voor een adequate vervoersinfrastructuur gezorgd worden.

### Stedelijke mobiliteit

49. Het CvdR is verheugd over de stedelijke mobiliteitsplannen die in het Witboek worden voorgesteld. De ontwikkeling van plannen voor een duurzame mobiliteit, in ieder geval voor de grotere steden, was een van de belangrijkste punten waar het CvdR in zijn advies over het Groenboek op heeft aangedrongen.

50. De Commissie constateert dat een groot deel van de externe effecten van het vervoerssysteem zich vooral in dichtbevolkte gebieden voordoet. De lokale en regionale overheden weten het beste hoe deze problemen kunnen worden opgelost. Het is dan ook belangrijk dat zij over de nodige instrumenten daartoe beschikken. Het subsidiariteitsbeginsel moet in acht genomen worden maar de Unie kan de lokale en regionale acties steunen door het aanmoedigen van samenwerking en de uitwisseling van ervaringen en het bevorderen van een mentaliteitsverandering.

51. Het CvdR is voorstander van stimulerende maatregelen voor het opstellen van stedelijke mobiliteitsplannen en stedelijke mobiliteitsaudits, waarbij besluiten echter door de lokale en regionale overheden genomen blijven worden, met volledige inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel. Het CvdR pleit er opnieuw voor dat in de financiële vooruitzichten voor 2014-2020 wordt voorzien in een nieuw financieel instrument waarmee cofinanciering van de stedelijke mobiliteitsplannen mogelijk wordt gemaakt. Het indienen van een aanvraag voor stedelijke mobiliteitsaudits zou bijvoorbeeld zou kunnen bijdragen tot het instellen van een Europese prijs voor opmerkelijke en reproduceerbare vervoersinitiatieven, in het kader van de invoering van een label in heel de EU - naar analogie van het „blauwe vlag“-systeem - dat toegekend wordt aan stedelijke gebieden met weinig verontreiniging en files, zoals het CvdR in het verleden al eens heeft voorgesteld.

52. Goed geplande steden die voor efficiëntere productieprocessen kiezen en overbodige vervoersoplossingen schrappen, zorgen voor een betere toegang tot goederen, mensen en diensten. Stadsplanning en mobiliteitsplanning zouden dan ook op een meer geïntegreerde wijze benaderd moeten worden.

53. Het CvdR kijkt vol verwachting uit naar de lokale initiatieven die gericht zijn op de invoering van tolheffingen en toegangsbepalingen in steden, en steunt de invoering van gemeenschappelijke technische normen om de interoperabiliteit te verzekeren, zodat deze lokale initiatieven geen nieuwe technische belemmeringen voor het vrije verkeer binnen de EU opwerpen.

54. Technische en organisatorische oplossingen dankzij bijvoorbeeld informatietechnologie spelen een belangrijke ondersteunende rol bij nieuwe mobiliteitspatronen waarbij alle vervoerswijzen voor personen en goederen gecombineerd worden (bijv. intermodale elektronische ticketssystemen, intermodale vrachtdocumentatie,

elektronische routing, vrachtracing, informatie in *real time* over de bezorging), teneinde optimaal gebruik te maken van bestaande lichte vervoersmiddelen (gezamenlijk gebruik van voertuigen, ontwikkeling van elektrische voertuigen voor korte afstanden, autodelen, carpooling, vervoersarchitectuur en structuur van de verbindingen, prioritair gebruik van bus en tram). Het beheer van het lokale en regionale vervoerssysteem is van groot belang, maar wordt in het Witboek veronachtzaamd.

55. Het CvdR pleit voor een strategie om tot een uitstootvrije logistiek in steden te komen door een combinatie van ruimtelijke ordening, toegang via spoor, zee en binnenwateren, tariefingsystemen en normen inzake voertuigtechnologie door middel van het bevorderen van gezamenlijke overheidsaankopen van bedrijfsvoertuigen met een lage uitstoot (bestelwagens, taxi's, bussen, enz.).

56. Meer aandacht zou moeten worden geschonken aan het verband tussen de stedelijke dimensie van het vervoersbeleid en de ruimtelijke ordening in bredere zin, niet alleen om het stadsvervoer en de infrastructuur te verbeteren, maar ook om tegen te gaan dat steden zich steeds verder uitspreiden en om de verhouding tussen de stad en haar directe omgeving (stedelijke vs. landelijke gebieden) op nieuwe leest te schoeien. Daarbij moet vooral worden gelet op de uitbreiding van openbaar stads- en streekvervoer.

### Moderne infrastructuur en slimme tarieven en financiering

57. Het CvdR steunt het opzetten, in het kader van de lopende herziening van het TEN-V-beleid, van een kernnetwerk van strategische Europese infrastructuur, om alle regio's van de Europese Unie alsook de belangrijkste referentiepunten op het gebied van vervoer en logistiek te integreren en een interne Europese vervoersruimte tot stand te brengen, waarbij knelpunten worden verholpen en wordt voorzien in goede verbindingen met de rest van de wereld.

58. De in het Witboek aangegeven doelstellingen kunnen alleen volledig worden gerealiseerd als de benodigde middelen voorhanden zijn, rekening houdend met de specifieke regionale cohesiekenmerken van de verschillende lidstaten en de verbanden in het kader van het stabiliteits- en groeipact. In het Witboek wordt geen aandacht geschonken aan de budgettaire en niet-budgettaire middelen die voor het EU-vervoersbeleid en de infrastructuur moeten worden uitgetrokken. In dit verband steunt het CvdR het voorstel om de vereiste vervoersinfrastructuur in belangrijke mate te financieren met een Europese lening of met euro-obligaties. Het CvdR wijst erop dat de beoogde grootscheepse investeringen pas mogelijk zijn als hiertoe op het hoogste niveau daadwerkelijk politieke bereidheid bestaat. Zo niet dan zullen de ambities van het Europese vervoersbeleid die voor het regionale concurrentievermogen zo noodzakelijk zijn, een vrome wens blijven.

59. Het cohesiebeleid heeft zijn eigen doelstellingen in het kader van een geïntegreerde benadering van de regionale ontwikkeling; het is niet wenselijk dat de begroting daarvan gebruikt wordt om het Europese beleid m.b.t. het vervoersnetwerk te financieren. Wel moet er voor meer samenhang worden gezorgd tussen de infrastructuurprojecten die uit het Cohesiefonds worden betaald en de doelstellingen van het Europese vervoersbeleid.

60. Het is beslist noodzakelijk dat de middelen die op de EU-begroting voor de vervoersinfrastructuur worden uitgetrokken, worden herzien en dat de particuliere sector nog meer en op transparantere wijze wordt aangemoedigd om verbintenissen aan te gaan. Daarnaast is het CvdR ook vóór invoering van nieuwe financieringsinstrumenten voor de vervoerssector, met name door middel van het initiatief inzake EU-projectobligaties.

61. De internalisering van de externe kosten, het wegwerken van fiscale verstoringen en ongerechtvaardigde subsidies en een vrije en onvervalste mededinging zouden deel moeten uitmaken van het toekomstige model, dat erop is gebaseerd om de marktkeuzes in overeenstemming te brengen met de duurzaamheidsbehoeften. Het CvdR kan zich dan ook vinden in de toepassing van slimme tarieven en financiering om de externe kosten van weg- en spoorwegvervoer verplicht volledig door te berekenen en de kosten van plaatselijke verontreiniging en geluidshinder in havens en luchthavens en m.b.t. luchtverontreiniging op zee te internaliseren, en pleit ervoor onderzoek te doen naar een verplichte toepassing van internaliseringsheffingen op alle binnenwateren in de EU. Bij de vaststelling van de tarieven in het kader van de internalisering van de externe vervoerskosten zal rekening moeten worden gehouden met het feit dat er voor het vervoer van en naar eilanden en ultraperifere gebieden te weinig alternatieven bestaan.

62. Wel dient in toekomstige regelingen over de internalisering van de externe kosten rekening te worden gehouden met de specifieke omstandigheden waarmee perifere regio's te maken hebben (Eurovignet en de gevolgen daarvan). Afstand vormt

namelijk een handicap, en als daarmee geen rekening wordt gehouden, worden economische actoren in afgelegen gebieden benadeeld.

63. Deze maatregel is zeker van groot belang, maar de doelstellingen voor 2016 en 2020 lijken wel zeer ambitieus te zijn en – gezien de opgedane ervaringen (bijv. met de eurovignetwetgeving) – zeer moeilijk te realiseren.

#### **De externe dimensie**

64. Het CvdR hecht zijn volledige steun aan het gedeelte van het Witboek dat aan de externe dimensie is gewijd. Het is van belang de regels inzake de interne markt uit te breiden via de werkzaamheden in internationale organisaties, de Europese veiligheids-, beveiligings-, privacy- en milieunormen wereldwijd te promoten via bilaterale en multilaterale samenwerking en het overleg met de belangrijkste partners over vervoersthema's te intensiveren.

65. De Europese Commissie wordt verzocht om beter uit te werken wat de internationale dimensie van het Europese vervoerssysteem behelst, en om naar behoren aandacht te schenken aan de mediterrane en Atlantische vervoersdimensie, die onmiskenbaar van invloed zijn op de ontwikkeling van het vervoer in de Europese Unie en daarom een essentieel middel vormen om de noodzakelijke samenwerking tussen beide zijden van de Middellandse Zee te intensiveren en de concurrentiepositie op de wereldmarkt veilig te stellen.

Brussel, 30 juni 2011

*De voorzitter*  
*van het Comité van de Regio's*  
Mercedes BRESSO

---