

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over „De herziening van het EIB beleid op het gebied van leningen voor de Transportsector” (initiatiefadvies)

(2011/C 318/09)

Algemeen rapporteur: **de heer SIMONS**

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 5 mei 2011, overeenkomstig artikel 29, lid 2, van zijn reglement van orde besloten een initiatiefadvies op te stellen over het volgende thema:

„De herziening van het beleid van de Europese Investeringsbank op het gebied van leningen voor de transportsector.”

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij werd met de voorbereidende werkzaamheden ter zake belast.

Het EESC heeft, gelet op de urgentie aard van de werkzaamheden (artikel 59 van het reglement van orde), tijdens zijn op 13 en 14 juli 2011 gehouden 473e zitting (vergadering van 13 juli) besloten de heer Simons aan te wijzen als algemeen rapporteur, en heeft vervolgens onderstaand advies met 123 stemmen vóór en 3 onthoudingen goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 De transportsector is van groot belang voor de EIB en omgekeerd. In het jaar 2010 heeft de EIB een bedrag van EUR 63 miljard uitgeleend, waarvan EUR 13,2 miljard, zijnde 21 %, aan de transportsector.

1.2 Zeker nu de Commissie binnenkort met nieuwe richtsnoeren voor TEN-T komt, is het van belang met de EIB af te stemmen hoe het core infrastructuur netwerk en individuele projecten het best kan worden gefinancierd tegen de achtergrond van de doelstellingen zoals geformuleerd in het op 28 maart 2011 uitgebrachte Witboek.

1.3 In dit licht moet volgens het Comité ook de herziening van het in 2007 door de EIB gepubliceerde „herziene beleid voor leningen aan de transportsector” worden geplaatst. Nu het accent in het Witboek veel meer dan tot dusver komt te liggen op inspanningen op het gebied van duurzaamheid, zoals de vermindering van tenminste 60 % van de Greenhouse Gas Emissies in het jaar 2050 t.o.v het jaar 1990, zal dit met zich mee brengen dat bij de te financieren projecten het duurzaamheidscriterium zwaarder zal komen te wegen dan tot nu toe.

1.4 Het Comité is het met de EIB eens dat, bij toekenning van leenfaciliteiten, als eerste leidende principe moet worden gestreefd naar de meest efficiënte, meest economische en meest duurzame manier om aan de vraag naar transport te voldoen. Dit vereist een mix van oplossingen die alle vervoermodaliteiten betreft, hetgeen strookt met de comodaliteit en internalisering van externe kosten, wat uitgangspunten zijn voor de logistieke ketens.

1.5 Het Comité wil benadrukken dat de EIB dus neutraal en objectief ten aanzien van welke vervoermodaliteit dan ook dient te handelen. Vooral op langere afstanden is een efficiënte en effectieve co-modaliteit nodig, waarbij de voordelen van elke in aanmerking komende vervoermodaliteit zo goed mogelijk worden benut.

1.6 Met het tweede leidende principe – het ontwikkelen van de TEN-T – is het Comité het volledig eens.

1.7 Het Comité zou graag zien dat het derde leidende principe dat de EIB bij zijn richtsnoeren en selectiecriteria hanteert, namelijk prioriteit voor de spoorwegen, het stadsverkeer, de binnenvaart en de maritieme sector niet zozeer naar het transportmiddel op zich kijkt, maar juist naar de betreffende logistieke ketens, om zo de meeste winst te genereren op het gebied van het terugbrengen van greenhousegas emissies.

1.8 Ten aanzien van financiering van RDI projecten is het Comité van opvatting dat de financiering van projecten die bestrijding van emissies aan de bron behelsen de juiste benadering is.

1.9 Bij de herijking van de richtsnoeren voor de toekenning van financieringsfaciliteiten zou de EIB volgens het Comité vooral aandacht moeten schenken aan het bezien van de logistieke ketens in zijn geheel, waarbij de rol van de knooppunten, als zee- en luchthavens en multimodale terminals als logistieke centra van cruciaal belang zijn.

1.10 Tegen de achtergrond van het spanningsveld tussen enerzijds de ambitieuze doelstelling de uitstoot van greenhouse gas emissies in 2050 met 60 % terug te dringen en anderzijds de financiële crisis, is het Comité van mening dat deze situatie tevens de uitdaging in zich heeft om andere publieke en private financieringsvormen te ontwikkelen, zoals Public Private Partnerships, zij het selectief, zoals omschreven in paragraaf 4.6.3.

1.11 Het Comité verwijst voor het uitgebreide antwoord op de drie specifieke vragen van het EIB naar de talrijke adviezen van het Comité, opgesomd in de paragrafen 4.7. en volgende.

2. Inleiding

2.1 De Europese Investeringsbank (EIB) is gelijk met het EESC in 1958 met het EEG Verdrag van Rome opgericht als orgaan van de Europese Unie en financiert projecten waarmee de doelstellingen van de Europese Unie kunnen worden gerealiseerd. De EIB leent zelf goedkoop geld en leent dat op zijn beurt uit aan banken en bedrijven.

2.2 De EIB heeft een zogenaamde „Triple A-rating”, waarmee de EIB tegen lage rentetarieven geld kan lenen op de kapitaalmarkten. Op zijn beurt kan de EIB dus dat geld zelf tegen gunstige voorwaarden op verschillende manieren uitlenen:

- Het leent direct geld uit aan bedrijven of instanties om grote projecten (waar meer dan EUR 25 miljoen mee gemoeid is) mede te financieren;
- Het leent geld uit aan banken en andere kredietverstrekkers die op hun beurt leningen geven aan kleinere projecten, waarbij de nadruk ligt op het midden- en kleinbedrijf;
- Het kan garant staan voor leningen, waardoor de geldschietters geen risico's lopen.

2.3 Voor de uitvoering van de projecten en de controle op de verstrekte financiële middelen heeft de EIB intensieve samenwerkingsverbanden opgezet met het internationale bankwezen en met andere EU-instellingen.

2.4 Omdat er sprake is van een sterke onderlinge afhankelijkheid nodigen de EU-instellingen de EIB regelmatig uit om het beleid te bespreken en af te stemmen. Zo wordt de EIB betrokken bij de voorbereiding van de vergaderingen van de Raad van Ministers en neemt de EIB deel aan de werkzaamheden van bepaalde Commissies van het Europees Parlement. Daarnaast is er continu overleg met de Europese Commissie.

2.5 De aandeelhouders van de EIB zijn de lidstaten van de Europese Unie. Deze schrijven gezamenlijk in op het kapitaal van de bank, volgens een verdeelsleutel die het economisch gewicht binnen de Unie weerspiegelt.

2.6 In het jaar 2010 heeft de EIB in totaal een bedrag van EUR 63 miljard uitgeleend, waarvan 21 % (EUR 13,2 miljard) aan de Transportsector. In de periode 2006-2010 behelsden de leningen van de Bank aan de Transportsector 23,7 % van het totaal. Los van de lidstaten zelf is de EIB de grootste financier van TEN-T projecten.

2.7 In 2007 publiceerde de EIB zijn „herziene beleid voor leningen aan de Transportsector”, waarin richtsnoeren en selectiecriteria zijn opgenomen om beter rekening te kunnen houden met de zorg over de gevolgen van klimaatverandering en tegelijkertijd tegemoet kan worden gekomen aan de toenemende mobiliteitsbehoefte. Tevens wordt aangegeven dat een regelmatige herziening van het beleid op het gebied van leningen aan de transportsector nuttig is, gezien de dynamiek in de beleidsontwikkeling.

2.8 Zeker nu op 28 maart 2011 de Commissie het Witboek heeft gepubliceerd en binnenkort met herziene richtsnoeren voor TEN-T projecten zal komen is het van belang dat het beleid van de EIB voor leningen aan de transportsector opnieuw hierop wordt afgestemd.

2.9 Het EIB heeft dat zelf ook al gesignaleerd en een oproep om meningen te geven, uitgezet. Daarbij is zij, naast de huidige leidende principes, in het bijzonder geïnteresseerd in de volgende drie vragen.

2.9.1 Hoe kan de bank nog meer bijdragen aan de „slimmere groei” door kennis en innovatie? Zij denkt hierbij met name aan de invloed van nieuwe technologieën op het vervoer.

2.9.2 Hoe kan de bank nog meer bijdragen aan een „duurzame groei” en een meer energie-efficiënte, groenere en concurrentieelere economie? Zij heeft hierbij met name op het oog de verbetering van de duurzame mobiliteit, die tegelijk de congestie en vervuiling vermindert en energie efficiëntie en het gebruik van hernieuwbare energie bevordert.

2.9.3 Hoe kan de bank nog meer bijdragen aan de „inclusieve (iedereen omvattende) groei” met aandacht voor werkgelegenheid en sociale en territoriale cohesie? Met name bottlenecks, grensoverschrijdende infrastructuur, intermodale knooppunten en stedelijke, perifere en regionale ontwikkelingen worden door haar gefixeerd.

3. Algemene opmerkingen

3.1 Het Comité is van mening dat een vroegtijdige en regelmatige afstemming tussen de beleid- en adviesorganen van de EU en de EIB nuttig en noodzakelijk is en juicht daarom het verzoek van de EIB om een initiatiefadvies van het EESC over de „herziening van het financieringsbeleid voor de Transportsector” toe.

3.2 Zoals in de conclusie van het Witboek is aangegeven dient het vervoersbeleid de concurrentiekracht van het vervoer te bevorderen en tegelijk te beantwoorden aan het doel voor de transportsector om in het jaar 2050 te komen tot een vermindering van tenminste 60 % van de GHG (Greenhouse gas emissies) ten opzichte van het jaar 1990. Voor het jaar 2030 is het doel een vermindering van de GHG emissies tot stand te brengen van 20 % ten opzichte van het niveau in het jaar 2008. Dit betekent volgens het Comité dat er aanzienlijke inspanningen zullen moeten worden verricht om deze doelstellingen te halen en dat op het gebied van duurzame ontwikkeling gezocht zal moeten worden naar financiering van projecten waarbij veel winst is te behalen op het gebied van „duurzaamheid”. Dit wordt nader in kaart gebracht door de studiegroep TEN/454, betreffende „Witboek-Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – Werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”.

3.3 In zijn algemeenheid acht het Comité de huidige richtsnoeren (2007) die de EIB hanteert bij de leenfaciliteiten op transportgebied juist; als eerste leidende principe wordt gestreefd naar de meest efficiënte, meest economische en meest duurzame manier om aan de vraag naar transport te voldoen. Dit vereist een mix van oplossingen die alle vervoermodaliteiten betreft. Het Comité vindt dit stroken met de ook door haar onderschreven comoditeit, wat nu al en in de toekomst het uitgangspunt blijft voor de logistieke ketens en een „objectieve, algemeen toepasbare, transparante en begrijpelijke, daarmee

draagvlak houdend bij de maatschappij in het algemeen en de vervoersmodaliteiten in het bijzonder" internalisering van externe kosten ⁽¹⁾.

3.4 Toch kan het in de ogen van het Comité gerechtvaardigd zijn dat financiering binnen één modaliteit plaatsvindt, omdat het resultaat ervan het meest economisch, duurzaam, veilig en sociaal blijkt te zijn in die bepaalde logistieke keten.

3.5 Naar de opvatting van het Comité dient de EIB dus neutraal en objectief te blijven handelen ten aanzien van welke vervoersmodaliteit dan ook. Zoals het Witboek aangeeft is op langere afstanden efficiënte en effectieve multimodaliteit gewenst, waarbij de voordelen van elke in aanmerking komende modaliteit zo goed mogelijk worden benut.

3.6 Op langere afstanden is er volgens de Commissie behoefte aan speciaal ontwikkelde vrachtcorridors, die het vervoer optimaliseren in termen van energiegebruik en emissies, waarbij milieuverontreiniging zoveel mogelijk geminimaliseerd wordt, maar die tegelijkertijd attractief zijn vanwege hun betrouwbaarheid, beperkte congestie en lage operationele en administratieve kosten. Het Comité kan dit onderschrijven, maar wenst hetzelfde te doen voor gelijkaardige corridors voor het passagiersvervoer.

3.7 Een tweede leidende principe volgens welke de EIB keuzes maakt bij het verstrekken van zijn faciliteiten is de ontwikkelingen van de TEN's. Het betreft hier lange termijn investeringen die van groot belang zijn voor het bereiken van een efficiënt transportsysteem in de EU. Het Comité hecht ook grote waarde aan de totstandkoming en upgrading van het TEN-T netwerk.

3.8 Het derde leidende principe voor de EIB is dat er prioriteit wordt gegeven aan projecten die de spoorwegen, het stadsverkeer, de binnenvaart en de maritieme sector betreffen, vanwege het feit dat investeren in projecten op deze gebieden het meeste winst zou genereren op het gebied van het terugdringen van greenhousegas emissies per transporteenheid. Het Comité wijst er op dat niet zozeer het transportmiddel op zich maar juist de betreffende logistieke ketens leidraad dienen te zijn bij het terugdringen van emissies. Alleen kijken naar het transportmiddel is ook niet te stroken met de co-modaliteitsgedachte, namelijk alle modi sterker maken, waardoor samenwerken tussen de modi in de logistieke ketens, vooral op lange afstanden, ontstaat.

3.9 Ten aanzien van de aandacht die de EIB schenkt en de middelen die aan de RDI activiteiten in samenspraak met de fabrikanten van voertuigen worden besteed, is het Comité van mening dat bestrijding van emissies aan de bron, waarbij ook aandacht wordt besteed aan energie-efficiëntie en veiligheidsaspecten, de juiste benadering is.

3.10 Ontwikkelingen, zoals de veroudering van de Europese bevolking, de toenemende schaarste aan fossiele brandstoffen, de immer voortdurende graad van urbanisatie, klimaatverandering en de toenemende globalisering, leiden tot een grote behoefte aan financiële middelen. De EIB stelt in de ogen van het

Comité dan ook terecht dat een consistente financieringsstrategie zou moeten worden ontwikkeld, waarbij publieke en private financieringsvormen elkaar aanvullen. Daarnaast zou voor alle vervoersmodaliteiten de internalisering van externe kosten moeten plaatsvinden, zodat recht wordt gedaan aan het principe van „de vervuiler/gebruiker betaalt de kosten die hij/zij veroorzaakt”, uiteraard met herinvestering van de opbrengsten in de bestrijding van die externe kosten, daar dat nu juist het uiteindelijke streven van de internalisering dient te zijn ⁽²⁾.

4. Specifieke opmerkingen

4.1 Het Comité pleit ervoor dat, naast de netwerken, meer aandacht wordt geschonken aan de cruciale rol die de knooppunten, zoals zee- en luchthavens en multimodale terminals spelen als logistieke centra die efficiënte achterlandverbindingen noodzakelijk maken. Zij steunt de opvatting van de EIB, die ook in het Witboek wordt bevestigd dat een efficiënte en echte modale aanpak de grootste bijdrage zal leveren aan het terugdringen van energie- en emissie-uitstoot.

4.2 Ten aanzien van de financiering van de TEN infrastructuur zal bij de criteria, naast het optimaliseren van de vervoerstromen, meer nadruk moeten komen te liggen op de te behalen winst op het gebied van energieverbruik en emissie-uitstoot, waarbij de uitbreiding van het TEN-T netwerk naar buurlanden van de EU zou moeten worden opgenomen.

4.3 Bij het ontwikkelen van een nieuw raamwerk voor de financiering van de infrastructuur zal het vervolmaken van het TEN-T netwerk een prioriteit dienen te zijn, waarbij de investeringsstrategieën van zowel de TEN-T programma's als van de Cohesie- en Structuurfondsen in de beschouwing moeten worden genomen. Een betere coördinatie tussen het Cohesie-, Structuurfondsen en Investeringsfondsen voor de transportsector is in de ogen van het Comité noodzakelijk teneinde zo goed mogelijk de Gemeenschapsgelden te kunnen aanwenden.

4.4 De geschatte kosten van de benodigde investeringen in de infrastructuur om te voldoen aan de vraag naar transport wordt over de periode 2010-2030 door de Commissie in het op 28 maart 2011 verschenen Witboek geschat op EUR 1,5 trillion, waarbij de realisatie van het TEN-T netwerk een bedrag met zich mee zal brengen van ongeveer EUR 550 miljard tot het jaar 2020, waarvan EUR 215 miljard besteed zou moeten worden aan het wegwerken van de belangrijkste knelpunten in de infrastructuur.

4.5 Op technologisch gebied zou naar de opvatting van het Comité vooral aandacht besteed moeten worden aan financiering van projecten die de uitstoot van schadelijke stoffen aan de bron terugdringen via gerichte investeringen in onderzoek en ontwikkeling. Dit zou ook moeten gelden voor het onderzoek naar alternatieve vormen van brandstof, ter vervanging van fossiele brandstoffen.

4.6 Het Comité is zich ervan bewust dat er een spanningsveld bestaat tussen enerzijds de ambitieuze doelstelling zoals in het Witboek verwoord, de uitstoot van greenhouse gas emissies met 60 % terug te dringen in het jaar 2050 en de grote financiële inspanningen die hiermee gepaard gaan en anderzijds de financiële crisis die noodzaakt tot een prudent financieel beleid.

⁽¹⁾ PB C 317 van 23/12/2009, blz. 80-83, alsmede PB C 255 van 22/09/2010, blz. 92-97

⁽²⁾ PB C 317 van 23/12/2009, blz. 80-83

4.6.1 Maar zij is van mening dat deze situatie ook de mogelijkheid biedt tot een betere allocatie van de beschikbare financiële middelen en tegelijkertijd de uitdaging vormt om andere, publieke en private financieringsvormen te ontwikkelen.

4.6.2 Hierbij kan gedacht worden aan het participeren in de ontwikkeling van nieuwe financiële instrumenten voor de transportsector, waarbij investeerders als pensioenfondsen en verzekeringsmaatschappijen een rol zouden kunnen spelen.

4.6.3 Daarbij beveelt het EESC aan om goed en selectief gebruik te maken van publiek-private partnerschappen (PPP's) bij de financiering van TEN-T, 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-T, 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 ⁽³⁾.

4.7 Voor wat de specifieke vragen van de EIB zelf (zie paragraaf 2.9 e.v.) betreft, verwijst het Comité voor haar antwoord gaarne naar haar eerdere adviezen die ze daaromtrent heeft uitgebracht, met hierna volgend een verwijzing daarnaar met de meest relevante paragrafen.

4.7.1 Voor wat betreft de eerste vraag: „bijdragen aan de „slimmere groei” door kennis en innovatie en de invloed van nieuwe technologieën op het vervoer”, ware vooral rekening te houden met:

— **TEN/419** „Naar een grotere marktpenetratie van elektrische voertuigen” ⁽⁴⁾ paragraaf 1.1: vergroting marktpenetratie elektrische auto's om broeikasgasemissies van de vervoerssector terug te dringen; paragraaf 1.6: EESC dringt er bij de EU op aan om deze cruciale overschakeling te bevorderen en te ondersteunen;

— **TEN/382** „Intelligente vervoerssystemen” ⁽⁵⁾ paragraaf 1.7: EESC benadrukt dat voor totstandkoming van deze infrastructuur moet kunnen worden gerekend op een adequate financiering zowel van de Gemeenschap als van de lidstaten en de particuliere sector;

— **TEN/362** „Een Europese strategie voor mariene en maritiem onderzoek” ⁽⁶⁾ paragraaf 1.10: Commissie zou in follow-up documenten van de Mededeling voorstel kunnen lanceren

voor ondersteuning van mariene en maritieme onderzoeksgebieden die niet onder de Europese onderzoeksstrategie vallen via speciaal daarvoor gereserveerde middelen; paragraaf 3.6.4: Cruciaal is ook de afstemming tussen de structuurfondsen, het Europees Kaderprogramma en andere financieringsmiddelen, alsmede

— **TEN/335** „Aanpak van de nog altijd hoge emissies van het wegvervoer” ⁽⁷⁾.

4.7.2 Voor wat betreft de tweede vraag: de „duurzame groei” en een meer energie-efficiënte, groenere en concurrentiële economie zijn de volgende adviezen waardevol:

— **TEN/399/400** „Een duurzame toekomst voor het vervoer/ Het Europees vervoersbeleid na 2010” ⁽⁸⁾, paragraaf 2.8 eerste gedachtestreepje: aantal ouderen neemt sterk toe, wijzigingen in reisgedrag, overheidsbestedingen op gebied van volksgezondheid, en pensioenen nemen toe, budget voor openbaar vervoer neemt af; paragraaf 4.15: radicale omslag op het gebied van infrastructuurinvesteringen is nodig;

— **TEN/412** „Europees vervoersbeleid/Lissabonstrategie en duurzame ontwikkeling” ⁽⁹⁾, paragraaf 1.5: nieuwe richtsnoeren voor het Europees vervoersnet moeten worden vastgelegd en prikkels kunnen worden gegeven door het optreden van de EIB; paragraaf 1.8: oplossingen met grotere financiële consequenties die duidelijke politieke keuzes vereisen etc.;

— **TEN/297** „Energimix in het vervoer” ⁽¹⁰⁾, paragraaf 5.4: subsidies aan de vervoerssector die tussen de 270 en 290 miljard euro bedragen; paragraaf 8.13. De Commissie heeft 470 miljoen euro uitgetrokken voor de oprichting van de Gemeenschappelijke Onderneming Brandstofcellen en Waterstof en paragraaf 8.15 het door de Commissie meegefinancierde project Zero, 2 innovatieve infrastructuurvoorzieningen;

— **TEN/376** „Wegvervoer in 2020: de verwachtingen van het maatschappelijk middenveld” ⁽¹¹⁾, paragraaf 1.9: uitbouw van noodzakelijke infrastructuur nodig; paragraaf 4.2: er zal moeten worden gewerkt aan het totstandbrengen dan wel upgraden (wegwerken van knelpunten van de fysieke infrastructuur) alsmede,

— **TEN/336** „De maatschappelijke gevolgen van de ontwikkeling van het koppel vervoer/energie” ⁽¹²⁾, paragraaf 1.2.5: financieringsfaciliteit met risicodeling (Risk-Sharing-Finance Facility-RSFF);

⁽³⁾ 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”).

⁽⁴⁾ PB C 44 van 11.02.2011, blz. 47-52

⁽⁵⁾ PB C 277 van 17.11.2009, blz. 85-89

⁽⁶⁾ PB C 306 van 16.12.2009, blz. 46-50

⁽⁷⁾ PB C 317 van 23.12.2009, blz. 22-28

⁽⁸⁾ PB C 255 van 22.09.2010, blz. 110-115

⁽⁹⁾ PB C 354 van 28.12.2010, blz. 23

⁽¹⁰⁾ PB C 162 van 25.06.2008, blz. 52-61

⁽¹¹⁾ PB C 277 van 17.11.2009, blz. 25-29

⁽¹²⁾ PB C 175 van 28.07.2009, blz. 43-49

- **TEN/262** „Goederenlogistiek - duurzame mobiliteit” ⁽¹³⁾, paragraaf 1.3: voor optimalisering van het fysieke netwerk moeten de nodige financiële middelen worden vrijgemaakt; paragraaf 4.5.5: meer begrotingsmiddelen vrijmaken voor de ontwikkeling van de Transeuropese vervoersnetwerken, paragraaf 4.5.6: systeem van gemengde financiering voor aanleg en onderhoud van infrastructuur;

- **TEN/440** „Programma ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van geïntegreerd maritiem beleid” ⁽¹⁴⁾, paragraaf 2.9: uitvoering geïntegreerd maritiem beleid loopt gevaar vanwege onvoldoende financiële middelen, paragraaf 2.10: vaststelling van financieel programma ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van het geïntegreerd maritiem beleid;

- **TEN/427** „Financiële bijstand voor projecten op energiegebied” ⁽¹⁵⁾, paragraaf 1.1: Europese fondsengebruiken als hefboom om vaart te zetten achter investeringen op het gebied van energie-efficiëntie en hernieuwbare energie, paragraaf 2.2: specifiek financieringsinstrument ter ondersteuning van financiering van duurzame energie-initiatieven“;

- **TEN/404** „Het MKB en het energiebeleid van de EU” ⁽¹⁶⁾, paragraaf 1.2: financiering van investeringen ondersteunen en zorgen voor financiële synergie tussen EU-lidstaten/organisaties; paragraaf 1.3: innovatiesteun en financiering van investeringen van regionale programma's;

- **TEN/366** „Beleidsintegratie op het gebied van vervoer en ruimtelijke ordening ten behoeve van een duurzamer stadsvervoer” ⁽¹⁷⁾, paragraaf 5.2 via structuurfondsen, cohesiefonds en EIB heeft de EU investeringsmiddelen verschaft, paragraaf 5.3: Klimaatverandering brengt nieuw probleem met zich mee, vereist collectieve inspanning EU;

- **TEN/381** „Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer” ⁽¹⁸⁾, paragraaf 4.1.2: Rol weggelegd voor inzet van EU instrumenten voor de ontwikkeling van een Europees spoornetwerk voor concurrerend goederenvervoer, te weten de medefinanciering van de aanleg van vrachtcorridors uit middelen van transeuropese vervoersnetwerken (TEN-T), EFRO, Cohesiefonds en EIB leningen.

- 4.7.3 De derde vraag met betrekking tot „inclusieve groei”, met aandacht voor werkgelegenheid alsmede sociale en territoriale cohesie, is ook in EESC-adviezen expliciet naar voren gekomen. Verwezen wordt hier in het bijzonder naar:
 - **TEN/276** „Verkeer in stedelijke en grootstedelijke gebieden” ⁽¹⁹⁾, paragraaf 4.1: Het EESC roept de Commissie op bij de financiering van de maatregelen t.b.v. regionale ontwikkeling anders te werk te gaan, paragraaf 4.5: een concreet EU-programma ter ondersteuning van mobiliteit en stadsontwikkeling zou zinvol zijn;

 - **TEN/445** „Sociale aspecten van het EU Vervoersbeleid” ⁽²⁰⁾, paragraaf 1.10.1: EU dient te voorzien in financiële steun voor infrastructuurmaatregelen, zoals parkeermogelijkheden voor het wegtransport en goede trein-, metro-, tram- en busstations;

 - **TEN/397** „Het zeevervoerbeleid van de EU tot 2018” ⁽²¹⁾, paragraaf 7.1: meer investeringen in haveninfrastructuur nodig alsmede in verbindingen met het achterland, hiermede rekening houden bij herziening TEN-T;

 - **TEN/320** „Groenboek stedelijke mobiliteitscultuur” ⁽²²⁾, paragraaf 1.5: Het EESC is voorstander van meer „groen aankopen” bij overheidsopdrachten voor infrastructuur die door Europese programma's wordt gefinancierd en vindt dat de bestaande belemmeringen op dit gebied weggenomen moeten worden, paragraaf 4.25 waarin de vraag wordt gesteld: „welke toegevoegde waarde kan gerichte Europese steun voor de financiering van schoon en energiezuinig stedelijk vervoer op langere termijn bieden?”;

 - **TEN/401** „Bevordering van duurzame groene banen in het kader van het EU energie- en klimaatveranderingspakket” ⁽²³⁾, paragraaf 6.3: het EESC pleit voor een „Europees Overheidsfonds”, waarvoor EIB en het stelsel van centrale banken en de ECB zich met speciale middelen garant stellen om doelstellingen op het gebied van energie-efficiëntie en – besparing te helpen verwezenlijken, een soort Europees Marshallplan, paragraaf 6.4: De EIB zou dit fonds moeten beheren;

 - **TEN/414** „Actieplan stedelijke mobiliteit” ⁽²⁴⁾, paragraaf 1.10: EESC pleit voor doelgerichte toewijzing van middelen uit structuurfondsen en cohesiefonds, door het creëren van een financieringsinstrument, bedoeld om duurzame mobiliteit te bevorderen, paragraaf 4.4.4: gepleit wordt voor rationalisatie van bestaande Europese financieringsbronnen;

⁽¹³⁾ PB C 168 van 20.07.2007, blz. 63-67

⁽¹⁴⁾ PB C 107 van 06.04.2011, blz. 64-67

⁽¹⁵⁾ PB C 48 van 15.02.2011, blz. 165-166

⁽¹⁶⁾ PB C 44 van 11.02.2011, blz. 118-122

⁽¹⁷⁾ PB C 317 van 23.12.2009, blz. 1-6

⁽¹⁸⁾ PB C 317 van 23.12.2009, blz. 94-98

⁽¹⁹⁾ PB C 168 van 20.07.2007, blz. 77-86

⁽²⁰⁾ PB C 248 van 25.08.2011, blz. 22.

⁽²¹⁾ PB C 255 van 22.09.2010, blz. 103-109

⁽²²⁾ PB C 224 van 30.08.2008, blz. 39-45

⁽²³⁾ PB C 44 van 11.02.2011, blz. 110-117

⁽²⁴⁾ PB C 21 van 21.01.2011, blz. 56-61

- **TEN/388** „TEN-v: een beleidsevaluatie” ⁽²⁵⁾, paragraaf 2.6: sinds 1996 400 miljard euro geïnvesteerd in projecten van gemeenschappelijk belang; paragraaf 2.7: geschatte overblijvende investeringspost 500 miljard euro, paragraaf 3.4: financiële middelen moeten ambities weerspiegelen en niet andersom, paragraaf 3.16: EESC adviseert apart gremium op Europees niveau op te richten dat de coördinatie en aanwending van de financiële middelen verzorgt.

Brussel, 13 juli 2011

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Staffan NILSSON

⁽²⁵⁾ PB C 318 van 23.12.2009, blz. 101-105