

Donderdag 19 januari 2017

P8_TA(2017)0009

Logistiek in de EU en multimodaal vervoer in de nieuwe TEN-T-corridors**Resolutie van het Europees Parlement van 19 januari 2017 over logistiek in de EU en multimodaal vervoer in de nieuwe TEN-T-corridors (2015/2348(INI))**

(2018/C 242/04)

Het Europees Parlement,

- gezien zijn resolutie van 9 september 2015 over de tenuitvoerlegging van het Witboek over vervoer uit 2011: inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit ⁽¹⁾,
- gezien zijn resolutie van 2 december 2015 over duurzame stadsmobiliteit ⁽²⁾,
- gezien zijn resolutie van 4 september 2008 over het goederenvervoer in Europa ⁽³⁾,
- gezien zijn resolutie van 5 september 2007 over goederenlogistiek in Europa — sleutel tot duurzame mobiliteit ⁽⁴⁾,
- gezien Verordening (EU) nr. 1315/2013 ⁽⁵⁾ en Verordening (EU) nr. 1316/2013 ⁽⁶⁾,
- gezien Verordening (EU) nr. 913/2010 ⁽⁷⁾,
- gezien het Witboek van de Commissie getiteld „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” (COM(2011)0144),
- gezien de mededeling van de Commissie over een snellere overgang van Europa naar een koolstofarme economie (COM(2016)0500),
- gezien de mededeling van de Commissie over een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (COM(2016)0501),
- gezien de mededeling van de Commissie over het stimuleren van Europese investeringen voor banen en groei: naar een tweede fase van het Europees Fonds voor strategische investeringen en een nieuw Europees extern investeringsplan (COM(2016)0581),
- gezien de mededeling van de Commissie van 16 februari 2016 inzake een EU-strategie voor vloeibaar aardgas en gasopslag (COM(2016)0049),
- gezien de ministeriële verklaring van Rotterdam van 20 juni 2016 over de tenuitvoerlegging van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) ⁽⁸⁾,
- gezien de discussienota van de Europese coördinatoren voor de TEN-T-corridors die is opgesteld voor de TEN-T-dagen van 2016 in Rotterdam ⁽⁹⁾,
- gezien de werkplannen voor de corridors die door de Europese TEN-T-coördinatoren zijn opgesteld,

⁽¹⁾ Aangenomen teksten, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Aangenomen teksten, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ PB C 295 E van 4.12.2009, blz. 79.

⁽⁴⁾ PB C 187 E van 24.7.2008, blz. 154.

⁽⁵⁾ PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1.

⁽⁶⁾ PB L 348 van 20.12.2013, blz. 129.

⁽⁷⁾ PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

⁽⁸⁾ <https://www.eu2016.nl/documenten/publicaties/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>

⁽⁹⁾ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>

Donderdag 19 januari 2017

- gezien Speciaal verslag nr. 08/2016 van de Rekenkamer getiteld „Goederenvervoer per trein in de EU: nog steeds niet op het juiste spoor” ⁽¹⁾,
 - gezien artikel 52 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A8-0384/2016),
- A. overwegende dat modern efficiënt vervoer en moderne efficiënte logistiek essentieel zijn voor een doeltreffende werking van de interne markt van de EU en belangrijk zijn om concurrentievermogen te waarborgen, nieuwe bedrijven en werkgelegenheid te creëren, het milieu te beschermen en de klimaatverandering te beperken door een vermindering van de vervoersgerelateerde CO₂-uitstoot;
- B. overwegende dat in de derde doelstelling van het Witboek vervoer van de Commissie het streven naar voren wordt geschoven om 30 % van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km uiterlijk in 2030 te verschuiven naar duurzamere vervoerswijzen zoals vervoer per spoor of over het water, met een percentage van meer dan 50 % uiterlijk in 2050, en dat hiervoor ook een geschikte infrastructuur zal moeten worden ontwikkeld; overwegende dat het Europees vervoerbeleid en het TEN-T-netwerk een aanzienlijke bijdrage kunnen leveren voor het behalen van de EU-klimaatdoelstellingen en de doelstellingen van de COP21-Overeenkomst van Parijs;
- C. overwegende dat een vooruitziend EU-beleid inzake logistiek ernaar moet streven de logistieke sector te helpen zijn mondiale concurrentievermogen en bijdrage aan de groei van de EU-economie in stand te houden in het licht van veranderende economische, maatschappelijke en technologische trends en handelsbetrekkingen wereldwijd;
- D. overwegende dat het TEN-T-beleid erop gericht is efficiënt, slim en duurzaam vervoer mogelijk te maken en overwegende dat het voor een toekomstgerichte logistiek en voor multimodale vervoersalternatieven met name van belang is over de sectoren heen samen te werken;
- E. overwegende dat prioriteit moet worden gegeven aan multimodale verbindingen tussen havens, luchthavens, multimodale platforms en aan de corridors en andere secties van het TEN-T-kernnetwerk om de economie en de werkgelegenheid in de EU voort te stuwen;
- F. overwegende dat de kerncorridors van het TEN-T-netwerk een stimulans vormen voor synergieën door een sterkere nadruk op terminals en stedelijke knooppunten en door de integratie van intelligente vervoerssystemen en vervoerssystemen op schone brandstof, en overwegende dat de complementaire toegangsfunctie van het uitgebreide netwerk eveneens van essentieel belang is;
- G. overwegende dat er tussen de lidstaten nog steeds aanzienlijke verschillen bestaan wat betreft de efficiëntie en doeltreffendheid van het vervoer, aangezien deze aspecten een weerspiegeling vormen van de economische kracht van de desbetreffende landen, alsook van de rol die zij toebedelen aan industrie, hun geografische omstandigheden, de kwaliteit van hun infrastructuur en hun bevolkingsdichtheid;
- H. overwegende dat transportdrones weliswaar nieuwe mogelijkheden bieden voor het vervoeren van goederen in de logistieke keten, maar dat het potentieel van de drones enkel kan worden benut als er een geharmoniseerde rechtsgrondslag en een naadloze coördinatie met de traditionele vervoerswijzen tot stand worden gebracht om het Europees concurrentievermogen in de toekomst te waarborgen;
- I. overwegende dat het huidige uitvoeringsniveau van de prioritaire corridors zoals afgesproken in het Europese vervoersnetwerk een aanzienlijk positief effect zou kunnen hebben op de economie van landen die hard zijn getroffen door de economische crisis;
- J. overwegende dat er bij het goederenvervoer problemen zijn vastgesteld die te maken hebben met verschillen in spanning op grensoverschrijdende verbindingen;
- K. overwegende dat regelgeving voor vervoer momenteel gekoppeld is aan de vervoerswijze en onder de bevoegdheid valt van diverse internationale instanties (zoals de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) of de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO));

⁽¹⁾ http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_NL.pdf

Donderdag 19 januari 2017

Logistiek in de EU en de noodzaak van bijkomende maatregelen in het TEN-T-programma

1. wijst erop hoe belangrijk het voor de ontwikkeling van de interne markt, de welvaart en de economische, sociale en territoriale samenhang van de EU is om vrij verkeer van personen, goederen en diensten te waarborgen, onder meer via een efficiënt en duurzaam goederenvervoerssysteem;
2. is van mening dat een naadloos EU-infrastructuurstelsel enkel voordelen kan opleveren voor de logistieke sector, en bij uitbreiding voor regionale ontwikkeling en groei, als het ten uitvoer wordt gelegd in samenhang met EU-wetgeving en met het reeds aangenomen TEN-T-beleid; dringt er bij de lidstaten op aan de wetgeving correct om te zetten naar nationale wetgeving zonder het vrij verkeer van goederen te belemmeren; verzoekt de lidstaten zich meer in te spannen om EU-wetgeving toe te passen en na te leven en geen nieuwe belemmeringen op te werpen; dringt er bij de Commissie op aan om lidstaten die de tenuitvoerlegging van EU-recht uitstellen voor het Hof van Justitie te brengen en om een impuls te geven aan de acties van alle andere relevante actoren, zodat dergelijk uitstel kan worden voorkomen;
3. maakt zich zorgen over de negatieve gevolgen van het sluiten van interne grenzen in verband met de humanitaire en migrantencrisis en de terroristische dreiging in de Europese Unie, voor de logistieke sector, en bij uitbreiding voor regionale ontwikkeling en groei; verzoekt de lidstaten en de Commissie om bij het voorstellen van dergelijke maatregelen zo veel mogelijk te voorkomen dat er nevenschade voor vrachtverkeersstromen ontstaat; verzoekt de Commissie om tuchtmaatregelen te nemen tegen lidstaten die het vrije verkeer belemmeren door opzettelijk hinder te veroorzaken voor vrachtverkeersstromen;
4. onderstreept dat logistiek een centrale, onderbelichte rol speelt bij het verzorgen van efficiënt en duurzaam goederenvervoer in de EU; onderstreept dat er een hernieuwde EU-strategie voor goederenlogistiek moet worden geformuleerd,
 - waarin rekening wordt gehouden met het nieuwe TEN-T-infrastructuurbeleid,
 - die gericht is op een verdere vermindering van regelgevings-, operationele en technische belemmeringen,
 - die afgestemd is op een optimaal gebruik van hulpbronnen,
 - die gericht is op het toepassen en uitvoeren van nieuwe technologieën en innovatieve oplossingen waarmee de prestaties van de sector zullen verbeteren en de verschuiving naar een koolstofarm vervoerssysteem sneller zal verlopen,
 - waarin wordt gestreefd naar een betere connectiviteit en naar de ontwikkeling van infrastructuur in gebieden waar die ontbreekt,
 - die een ondersteuning en bevordering inhoudt voor de Europese spoorwegindustrie en die een stimulans vormt voor een Europees beleid voor de herindustrialisering van het spoor, met het win-winperspectief van een duurzamere EU-logistiek en een betere concurrentiepositie voor spoorvervoerproducten op de wereldmarkt,
 - waarin van meet af aan rekening wordt gehouden met drones als een toekomstige vervoerswijze,
 - die een blijvende ontwikkeling van wetenschappelijk onderzoek en opleidingen op het gebied van vervoer en logistiek bevordert,
 - die een onafhankelijke wetenschappelijke studie bevat waarin in detail wordt uiteengezet in hoeverre goederenvervoer over de weg uiterlijk in 2030 en 2050 kan worden overgeheveld naar het spoorvervoer en de binnenvaart, met opgave van de kosten die dit met zich zou meebrengen en de mate waarin milieuschade zoals geluidsoverlast en luchtverontreiniging kan worden vermeden;
5. benadrukt dat de tenuitvoerlegging van het TEN-T-netwerk, met een bijzondere nadruk op grensoverschrijdende verbindingen, binnen de gestelde termijn en voltooid uiterlijk in 2030, zal leiden tot een verminderd aantal knelpunten, een betere interoperabiliteit tussen de verschillende vervoerswijzen en zal bijdragen aan de totstandbrenging van een geïntegreerd multimodaal goederenvervoer in de EU; herinnert eraan dat het uitgebreide netwerk moet worden aangepakt aan de hand van nationale planning, in overeenstemming met het kernnetwerk, zodat het kan worden geïntegreerd in nationale, regionale en lokale infrastructuur, hetgeen uiterlijk in 2050 voltooid moet zijn;
6. is ingenomen met de grotere nadruk die in de benadering voor de corridors van het kernnetwerk wordt gelegd op het verbeteren van de kwaliteit van vervoersknooppunten en hun aansluitingen op het netwerk van de laatste kilometer, op het opsporen en wegwerken van belemmeringen op het gebied van interoperabiliteit, op het verbeteren en innoveren van ICT-oplossingen en op het opvullen van elke andere lacune (fysiek, technisch of organisatorisch) die een naadloze dienstverlening voor goederenlogistiek in de weg zou kunnen staan;

Donderdag 19 januari 2017

7. herinnert in dit verband ook aan het belang van stedelijke knooppunten — waar zich een groot deel van de vervoerswijzen bevindt (havens, luchthavens, hubs, terminals enz.) en waar goederen worden overgeladen en distributie voor de laatste kilometer plaatsvindt — aangezien deze essentieel zijn voor de gehele logistieke keten en hieraan meer aandacht moet worden besteed als naadloze stadslogistiek moet worden gewaarborgd; benadrukt hoe belangrijk het is om te investeren in deze stedelijke knooppunten en om spoorverbindingen met fabrieken en een betere interconnectiviteit tussen het spoor en zeehavens, binnenhavens en hubs verder in het binnenland te bevorderen; vraagt de Commissie om in de herziening van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) van 2017 prioriteit te geven aan deze investeringen;

8. merkt op dat een gebrek aan efficiënte harmonisatie en tijdige tenuitvoerlegging door de lidstaten, en een gebrek aan billijke politieke samenwerking tussen naburige lidstaten een hinderpaal kunnen vormen voor grensoverschrijdende projecten; is blij met de toegenomen belangstelling van de EU-instellingen om ondersteuning te bieden voor grensoverschrijdende infrastructuur en voorzieningen, met name grensoverschrijdende regionale spoorverbindingen die van aanzienlijk belang zijn en een Europese meerwaarde vormen; benadrukt dat ontbrekende schakels in de spoorinfrastructuur van grensregio's moeten worden aangepakt, zodat efficiënt en succesvol spoorvervoer mogelijk wordt gemaakt; verzoekt de Commissie, de Europese coördinatoren en de andere belanghebbende partijen om evenveel aandacht te besteden aan kleinschalige als aan grotere TEN-T-projecten en om de voordelen op de korte, middellange en lange termijn die dergelijke projecten kunnen opleveren op dezelfde manier in overweging te nemen; spoort spelers aan om successen op korte termijn te stimuleren; spoort de Commissie aan te bevorderen en te verzekeren dat dergelijke successen worden opgenomen in de CEF-financiering;

9. is van mening dat het uitgebreid netwerk weliswaar voor het grootste deel onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt, maar dat beide lagen van het TEN-T-netwerk van cruciaal belang zijn voor de EU-logistiek om connectiviteit van bepaalde zones in de EU niet uit het oog te verliezen, aangezien het uitgebreid netwerk verdere vertakkingen toevoegt aan het kernnetwerk en instaat voor distributie voor de laatste kilometer; is van mening dat regionale netwerken niet buiten het Europees perspectief mogen worden gehouden, ook niet in termen van financierings- en regelgevingsmaatregelen, met name in het geval van maatregelen die verband houden met toegang tot het spoorwagennet, de toewijzing van slots en kosten; dringt erop aan dat ontbrekende schakels in de spoorinfrastructuur van grensregio's moeten worden aangepakt, zodat efficiënt en succesvol spoorvervoer over de grenzen heen mogelijk wordt gemaakt;

10. wijst op de sleutelrol van multimodaliteit in goederenlogistiek en dringt er daarom op aan dat multimodale platformen meer worden betrokken bij de planning van de lidstaten en bij de verdere ontwikkeling van trajecten;

11. stelt vast dat een groot aantal knooppunten en vrachtverkeersstromen in het TEN-T-netwerk verspreid ligt langs dichtbevolkte gebieden en dichte netwerken, onder meer in grensgebieden waar de capaciteit moet worden gedeeld met het passagiersverkeer; is van mening dat de manieren waarop infrastructuur voor goederenvervoer vorm moet krijgen in het TEN-T-netwerk moeten worden geoptimaliseerd, met name in gebieden waar een grote verkeersdruk heerst, door te proberen rekening te houden met innovatieve strategieën op het gebied van stedelijke logistiek; verzoekt de Commissie om in coördinatie met de Europese coördinatoren de voortgang van de tenuitvoerlegging van de projecten te beoordelen en om de lidstaten aan te sporen resultaten te boeken; verzoekt de Commissie bovendien om de methodologie en de criteria voor het tot stand brengen van netwerken voor goederenvervoer opnieuw te beoordelen en er met name voor te zorgen dat er in alternatieve trajecten voor goederenvervoer met minder drukke knooppunten, terminals, luchthavens en havens wordt geïnvesteerd, waarbij ook rekening wordt gehouden met milieubescherming en lawaai beperking;

12. betreurt dat er al te vaak een besluit valt over nationale infrastructuurplannen in de lidstaten zonder verwijzing naar de doelstellingen van het TEN-T-netwerk; spoort de Commissie aan om na te gaan wat de redenen zijn voor dit gebrek aan samenwerking en om voor een betere coördinatie te zorgen tussen de twee planningsniveaus, en stelt voor aan het Europees semester een hoofdstuk toe te voegen over toezicht op de samenhang en de duidelijke doeltreffendheid ervan aan de hand van passende corrigerende maatregelen; verzoekt de Commissie prioriteit te geven aan projecten in de lidstaten die in overeenstemming zijn met het TEN-T-netwerk, de inspanningen te richten op projecten met een grotere Europese meerwaarde en toezicht te houden op grensoverschrijdende vervoersprojecten; dringt er bij de lidstaten op aan om hun besluiten over nationale infrastructuurplannen te laten stroken met de doelstellingen van het TEN-T-netwerk;

13. stelt vast dat lidstaten die economische en budgettaire problemen ondervinden als gevolg van een strikte interpretatie van het stabiliteits- en groeipact (SGP) niet kunnen instaan voor de medefinanciering van projecten voor goederenvervoer; pleit voor een optimaal gebruik van openbare en particuliere financieringsregelingen, ook in het licht van een combinatie van de CEF en Horizon 2020 met het Europees Fonds voor strategische investeringen en andere financiële instrumenten; meent dat projecten die in het kader van de CEF worden afgewikkeld buiten de berekening van de overheidsschuld moeten worden gehouden; verzoekt de Commissie met een studie te komen waarin wordt onderzocht of een dergelijke maatregel een geschikte manier zou zijn om investeringen in de infrastructuur voor goederenvervoer merkbaar te verhogen;

Donderdag 19 januari 2017

14. is van mening dat een efficiënt logistiek systeem voor de EU verdere coördinatie vergt op meer gebieden dan alleen de fysieke connectiviteit en een operationeel TEN-T-netwerk; verzoekt de Commissie logistiek integraal deel te laten uitmaken van de corridors van het kernnetwerk, de coördinatie met nationale, regionale en lokale autoriteiten op te voeren en in deze context ook aandacht te besteden aan de interconnectiviteit tussen de verschillende corridors en de regionale en stedelijke netwerken voor goederenvervoer; verzoekt de Commissie om het werkterrein van de Europese TEN-T-coördinatoren uit te breiden zodat verder wordt gekeken dan het geografische gebied van de corridors onder hun respectieve verantwoordelijkheid, en zodat plaats wordt gemaakt voor horizontale beleidskwesties zoals multimodaliteit en efficiënte goederenlogistiek; verzoekt de Commissie dit werk met betrekking tot logistiek en multimodaliteit in de corridors om de twee jaar te evalueren;

15. is van mening dat gebrekkig onderhoud van het netwerk de duurzaamheid en de prestaties van de TEN-T-infrastructuur kan aantasten; benadrukt dat de vervoersinfrastructuur niet alleen moet worden vernieuwd en gemoderniseerd, maar dat die ook regelmatig moet worden onderhouden; stelt met bezorgdheid vast dat het aanhoudende gebrek aan aandacht voor onderhoud van de kant van infrastructuurbeheerders en lidstaten het concurrentievermogen van de lijnen aantast (snelheidsbeperkingen, betrouwbaarheid, veiligheid), met name in het geval van de spoorlijnen, en dat dit soms tot gevolg heeft dat lijnen worden gesloten; verzoekt de Commissie en de lidstaten om samen met de EIB nieuwe financieringsregelingen te bestuderen om investeringen in het onderhoud van het netwerk te vergemakkelijken;

16. vraagt de Commissie regelmatig verslag uit te brengen aan het Parlement over de conclusies en maatregelen die in het Digital Transport and Logistics Forum (forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek) naar voren worden geschoven om de digitalisering van goederenvervoer en logistiek verder te ondersteunen; dringt erop aan dat dit forum blijft bestaan zolang het van nut kan zijn;

17. benadrukt dat moet worden gegarandeerd dat de geplande infrastructuur voldoet aan de daadwerkelijke behoeften inzake duurzame logistiek en dat zij geen al te grote belasting zal vormen voor het milieu; benadrukt in dit verband dat de bescherming van biodiversiteit en het verwezenlijken van de instandhoudingsdoelstellingen van de EU veel beter in de planning en de tenuitvoerlegging van het TEN-T-netwerk moeten worden geïntegreerd;

Verbeterde vereenvoudiging en een nieuw kader voor digitalisering

18. benadrukt dat documenten en procedures met betrekking tot administratie en douane dringend moeten worden vereenvoudigd voor alle vervoerswijzen en in alle stadia van logistieke ketens; verzoekt de Commissie en de lidstaten om in het kader van het akkoord over „Beter wetgeven” een analyse te maken van overbodige EU-wetgeving inzake vervoer en mobiliteit, toezicht te houden op nationale, regionale en lokale regelgeving die mogelijk in strijd is met het EU-recht, en deze regelgeving in voorkomend geval zo snel mogelijk te harmoniseren met de EU-wetgeving; dringt aan op een jaarlijks voortgangsverslag van de Commissie over deze sector;

19. dringt er bij de Commissie op aan om uiterlijk einde 2017 een digitaal kader voor te stellen voor elektronische uitwisseling van informatie en elektronisch vervoersbeheer met betrekking tot multimodaal vervoer (e-Freight), teneinde een vereenvoudigde, papierloze, naadloze, transparante, beveiligde en betrouwbare gegevensstroom te bevorderen tussen ondernemingen, klanten en autoriteiten, voortbouwend op gevestigde diensten (zoals SafeSeaNet, de richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen (RFD), het eManifest, River Information Services (RIS), telematicatoepassingen voor goederenvervoer (TAF), intelligent vervoerssysteem (ITS)); verzoekt de Commissie om een geharmoniseerde toepassing van elektronische vervoersdocumenten, fraudebestrijdingssystemen en cyberbeveiliging te waarborgen;

20. verzoekt de lidstaten elektronische vervoersdocumenten te aanvaarden en het e-CMR-protocol onverwijld te ratificeren en toe te passen;

21. onderstreept het belang van innovatie in het gebruik van nieuwe technologieën, zoals digitalisering (bijv. digitale vrachtbrieven), toegang tot gegevens en uitwisseling van gegevens, met behoud van een hoog niveau van cyberbeveiliging en gegevensbescherming, zodat efficiëntere oplossingen op het gebied van vervoer en logistiek kunnen worden gevonden, op voorwaarde dat interoperabiliteit en een gelijke en niet-discriminerende toegang worden gewaarborgd; verzoekt de Commissie met voorstellen te komen om de integratie, toegankelijkheid en bescherming van gegevens die aan de basis liggen van logistiek en vrachtovervoer te waarborgen;

22. verzoekt de Commissie en de lidstaten om met het oog op een gewaarborgde niet-discriminerende behandeling in de digitale uitwisseling van gegevens een systeem van investeringen te ontwikkelen om te voorzien in initiële IT-opleidingen en permanente opfriscursussen over de platforms die worden gebruikt voor gegevensuitwisseling;

Donderdag 19 januari 2017

23. onderstreept de rol die is weggelegd voor onderzoek en innovatie om een uit milieuoogpunt duurzame, gedigitaliseerde logistiek te ontwikkelen en een grotere interoperabiliteit en interconnectiviteit van IT-systemen en -diensten te waarborgen;
24. wijst erop dat informatie- en communicatiesystemen verder moeten worden ontwikkeld, met een volledige inzet van het potentieel van de Europese satellietnavigatiesystemen Galileo en Egnos en verwante beheer- en informatiesystemen inzake verkeer voor alle vervoerswijzen en voor logistiek, waarbij toegang wordt verschaft tot alle beschikbare financiële instrumenten om particuliere investeringen te stimuleren;
25. verzoekt de lidstaten te zorgen voor snelle administratieve procedures om de tenuitvoerlegging van de TEN-T-corridors te versnellen; vraagt de Commissie te waarborgen dat de regels inzake het SGP, staatssteun en de financiële markten investeringen niet in de weg staan;

Het Europees vervoerssysteem vormgeven en ondersteunen met investeringen, met een centrale plaats voor logistiek

26. onderstreept dat voldoende EU-financiering moet worden verzekerd voor de tenuitvoerlegging van het TEN-T-netwerk na afloop van het huidige meerjarig financieel kader; rekent erop dat de Commissie in 2017 met de tussentijdse herziening van de CEF komt, met een voorstel voor het stroomlijnen van maatregelen en middelen om de prioritaire projecten binnen de gestelde termijn te kunnen uitvoeren; houdt vast aan het beginsel „gebruiken of verliezen” waardoor niet-uitgegeven CEF-middelen beschikbaar worden gesteld voor toekomstige oproepen tot het indienen van voorstellen; dringt er bij de Commissie op aan een beoordeling te geven van een voorstel voor een specifieke oproep met betrekking tot logistiek in 2017, onder meer met betrekking tot oplossingen inzake multimodaal vervoer, goederenvervoer en bevrachting in stedelijke knooppunten, met inbegrip van innovatieve en alternatieve vormen van vervoer (bijv. drones, vrachtoertuigen op alternatieve brandstof, gebruik van fietsen enz.);
27. verzoekt de Commissie er bij de lidstaten op aan te dringen de nodige investeringen te doen om de laatste hand te leggen aan de verbindingen van de kerncorridors in de EU;
28. herinnert aan het belang van stedelijke knooppunten in de gehele logistieke keten, als de plaats waar goederen worden overgeladen en de distributie voor de laatste kilometer plaatsvindt; verzoekt de lidstaten, de Commissie en projectontwikkelaars om zich bij de TEN-T-kernnetwerkcorridors te richten op de gecoördineerde ontwikkeling van projecten waarmee multimodaliteit in goederenlogistiek wordt bevorderd, waarbij het met name gaat om terminalhubs, logistieke platforms en stedelijke knooppunten, op basis van de huidige en toekomstige vraag naar vervoersdiensten en naar behoren gerangschikt volgens prioriteit wat betreft de effecten op lokaal niveau, op grensoverschrijdend niveau en voor het hele netwerk van corridors;
29. is van mening dat betrouwbaarheid, frequentie, flexibiliteit, klantgerichtheid en de duur en prijs van het vervoer de belangrijkste factoren zijn die door expediteurs in overweging worden genomen bij hun keuze tussen de verschillende beschikbare vervoermiddelen;
30. is van mening dat een doeltreffend logistiek systeem tevens gericht moet zijn op toekomstige technologieën die een snel, milieuvriendelijk en efficiënt alternatief bieden voor het vervoer van goederen; wijst op het potentieel en de groeiende rol van automatisering en automatisering van het transport in de logistiek, met onder meer geautomatiseerde voertuigen, drones en van op afstand bestuurde robots;
31. verzoekt de Commissie ten volle rekening te houden met automatisering en de gevolgen ervan voor haar strategie inzake logistiek, door ervoor te zorgen dat dit aspect op een vlotte en efficiënte manier wordt geïntegreerd in het TEN-T-netwerk, alsook te voorzien in de ondersteuning van onderzoek naar, investeringen in en de ontwikkeling van deze cruciale technologie;
32. benadrukt het potentieel van geautomatiseerd, autonoom vervoer en van op afstand bestuurde luchtvaartuigen (drones) voor de logistiek; dringt aan op maatregelen om bij de inzet van ITS-systemen in het netwerk te waarborgen dat de interactie tussen geautomatiseerde voertuigen en systemen enerzijds en traditionele voertuigen en kwetsbare gebruikers anderzijds vlot verloopt; is van mening dat de toekomstige ontwikkeling en het grootschalige gebruik van op afstand bestuurde robots en luchtvaartuigsystemen (drones) nieuwe, snelle, milieuvriendelijke en efficiënte alternatieven inhouden voor het vervoer van goederen; verzoekt de Commissie een nieuwe strategie uit te denken om te garanderen dat drones op een efficiënte manier in het TEN-T-programma kunnen worden geïntegreerd en hiertoe richtsnoeren op te stellen voor de lidstaten;

Donderdag 19 januari 2017

33. verzoekt de Commissie rekening te houden met de effecten van just-in-time-distributie op het milieu vanwege de toename van het aantal voertuigen in het verkeer;

34. onderstreept dat logistieke activiteiten met betrekking tot vertrekkende en terugkerende goederen met elkaar moeten worden geïntegreerd om het totale volume aan voertuigbewegingen te verminderen, vooral gezien de geleidelijke verschuiving naar een circulaire economie;

Spoedige en efficiëntere integratie van vervoerswijzen

35. benadrukt dat grote inspanningen moeten worden geconcentreerd op de reactivering van het spoor en op de versterking van het netwerk van binnenwateren als prioriteit voor de EU-strategie inzake duurzaam vervoer; is zich ervan bewust dat met name het spoor sinds het begin van de economische crisis zijn marktaandeel voortdurend heeft zien slinken, en is daarom van mening dat de lidstaten en de Commissie nieuwe en niet-discriminerende initiatieven moeten voorstellen om de ontwikkeling van deze sector in heel Europa te ondersteunen;

36. verzoekt de Commissie de dienstverlening voor het vervoer van goederen per spoor concurrerder te maken door middel van spoorwegnetten die volledig interoperabel en met elkaar verbonden zijn en door bedrijven gelijke toegang te garanderen, en verzoekt hetzelfde te doen voor vervoer over de binnenwateren, gemengd vervoer over zee en rivieren, vervoer over zee en luchtvervoer, waarbij elke vervoerswijze in staat wordt gesteld activiteiten te ontplooiën onder gelijke voorwaarden, en dringt er bij de Commissie op aan multimodaal en intermodaal vervoer te bevorderen;

37. beschouwt het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) als een succesvol Europees project voor de bevordering van goederenvervoer in de spoorwegsector en is verheugd over de inspanningen om de inzet van het systeem te versnellen door mijlpalen vast te stellen per corridor; is zich bewust van de beperkingen met betrekking tot de financiering van multinationale (ERTMS-)projecten op meerdere niveaus; verzoekt de Commissie en de Europese investeringsadvieshub specifieke oplossingen inzake financiering te formuleren zodat toegang tot financiering uit het Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSD) makkelijker wordt voor de ontplooiing van ERTMS ten gunste van installaties voor zowel infrastructuur als locomotieven;

38. is van mening dat hindernissen en beperkingen op het vlak van interoperabiliteit aanzienlijk zullen afnemen wanneer alle lidstaten de interoperabiliteitsrichtlijn toepassen; onderstreept dat bijkomende zachte maatregelen zoals interoperabel rollend materieel (lage wagons, locomotieven die geschikt zijn voor meerdere spoorbreedtes enz.) kunnen helpen om beperkingen op het vlak van interoperabiliteit te verminderen; dringt er bij Shift2Rail op aan om een analyse te maken van de EU-markt en van toekomstige ontwikkelingen, en om ter ondersteuning van multimodaal en gecombineerd vervoer de beschikbaarheid van zachte multioperabele oplossingen voor infrastructuur en rollend materieel te stimuleren;

39. wijst erop dat gecombineerd vervoer moet worden versterkt en dat de huidige EU-regelgeving moet worden gemoderniseerd, met inbegrip van de regelgeving voor intracommunautaire cabotage en vervoersdocumenten, zodat de regels duidelijk en begrijpelijk zijn en kunnen worden toegepast door de autoriteiten; is verheugd over de toezegging van de Commissie om Richtlijn 92/106/EEG van de Raad te herzien en dringt erop aan dat de herziening onverwijld wordt voorgelegd;

40. verzoekt de Commissie en de lidstaten om, zonder de algemene veiligheid in gevaar te brengen, krachtigere, effectievere maatregelen en stimulansen in te voeren om spoorwegmaatschappijen ertoe aan te zetten het lawaai dat wordt veroorzaakt door goederentreinen aan te pakken, gezien de negatieve effecten van geluidsoverlast op de gezondheid, met name omdat bijna zeven miljoen mensen in de EU worden blootgesteld aan een niveau van spoorweglawaai dat de drempel van buitensporige blootstelling overschrijdt, vooral in stedelijke gebieden; verzoekt de Commissie in dit verband grenswaarden voor geluidsemisies van goederentreinen in te voeren;

41. is van mening dat de overgang naar vervoer per spoor en over water moet worden gestimuleerd, omdat zo de verkeersdruk wordt ontlast en omdat deze vervoerswijzen minder vervuilend zijn dan het vervoer over de weg;

42. merkt op dat binnenwateren een steeds grotere rol moeten spelen bij het bedienen van zeehavens als logistieke centra, met name door goederen verder het binnenland in te brengen en de Europese zeeën met elkaar te verbinden;

Donderdag 19 januari 2017

43. is ingenomen met de eerste maatregelen van de Commissie op basis van de akkoorden van Parijs om brandstofnormen voor zware bedrijfsvoertuigen en CO₂-grenswaarden in te voeren, alsook om een streefcijfer vast te stellen voor de vermindering van broeikasgassen in de sector van het goederenvervoer over de weg; is van mening dat maatregelen waarvoor een bijstelling van de infrastructuur- en operationele normen van het TEN-T-netwerk nodig is enkel in overweging kunnen worden genomen als kan worden aangetoond dat alternatieven zoals het verminderen van retourritten met lege vrachtwagens, een beter gebruik en een grotere beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen, betere logistiek en aandrijfsystemen geen grotere efficiëntiewinst kunnen opleveren met minder gevolgen voor de infrastructuur en het milieu;

44. verzoekt de Commissie te onderzoeken of het haalbaar is één enkele standaardmethode in te voeren voor het meten van broeikasgasemissies over de hele toeleveringsketen en voor alle oplossingen inzake modaal vervoer;

45. verzoekt de Commissie om aan te zetten tot de ontwikkeling van elektrische vervoerswijzen en vervoerswijzen op alternatieve energiebronnen, met de nodige infrastructuur over het hele TEN-T-netwerk, en om met name in stadscentra aan te zetten tot de ontwikkeling van innoverende regelingen inzake vervoer, bijvoorbeeld het gebruik van elektrische voertuigen en hernieuwbare energiebronnen en de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur; benadrukt dat het gebruik van elektrische lichte bedrijfsvoertuigen in de logistiek van de laatste kilometer de CO₂-emissies in het algemeen en ook de plaatselijke emissies van vervuilende stoffen en van lawaai in het bijzonder vermindert en zo een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit in de stad; benadrukt daarom dat oplaadinfrastructuur in logistieke knooppunten noodzakelijk is;

46. is van mening dat verdere maatregelen nodig zijn om het vervoer over de weg efficiënter en milieuvriendelijker te maken in de logistieke keten; stelt voor om voor zware bedrijfsvoertuigen die op schone, alternatieve brandstoffen rijden die voldoen aan de strengste emissie-, geluids-, veiligheids- en sociale normen de verkeersbeperkingen te versoepelen en te zorgen voor continuïteit en een volledig efficiënte logistiek in de corridors van het kernnetwerk; staat erop dat de corridors van het kernnetwerk op grote schaal en bij wijze van minimum worden uitgerust met tankstations voor alternatieve brandstoffen en veilige parkeerplaatsen voor vrachtwagens, met inbegrip van de nodige voorzieningen om beroepschauffeurs in staat te stellen hun rusttijden in waardige omstandigheden door te brengen;

47. is van mening dat de ingebruikname van schonere aandrijfsystemen in het goederenvervoer moet worden gestimuleerd door een gecoördineerde en dringende ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de TEN-T-corridors, in overeenstemming met de EU-wetgeving;

48. benadrukt hoe belangrijk het is de verstrekking van en toegang tot informatie over multimodale en logistieke diensten van de EU te verbeteren, met name voor kmo's die een beperkte toegang hebben tot deze informatie; verzoekt de Commissie om in samenwerking met netwerkexploitanten en de lidstaten de uitwisseling van geldende overeenkomsten, instrumenten, afspraken, wetgeving en beste praktijken inzake multimodaal vervoer in de EU te faciliteren en een handboek online ter beschikking te stellen om marktdeelnemers te ondersteunen;

49. onderstreept dat de digitalisering van diensten van belang kan zijn om aan te sporen tot het vinden van milieuvriendelijkere oplossingen op het gebied van multimodaal vervoer; verzoekt de Commissie derhalve om, mede door een coherente wetgevende aanpak op het niveau van de EU, de toegang tot en het delen van gegevens over de verkeersstromen langs de corridors en het gebruik van multimodaal transport te faciliteren, met name voor kmo's, en te verzekeren dat lokale spelers en openbare autoriteiten in deze sector meer worden geraadpleegd, zodat er een beter beheer van de voorzieningsketen tot stand wordt gebracht en op efficiëntere wijze gebruik wordt gemaakt van middelen en infrastructuur, onder meer door goede praktijken te bundelen; onderstreept dat toegang tot dergelijke gegevens over verkeersstromen voor spelers zoals dienstverleners op het gebied van digitale kaarten en navigatie van fundamenteel belang is om intermodaal vervoer, efficiëntere trajectbepaling, geautomatiseerd rijden en intelligente vervoerssystemen mogelijk te maken, alsook „platooning” (groepering van verscheidene voertuigen) in het vrachtvervoer over de weg, waarbij deze laatste methode ervoor zorgt dat beter gebruik kan worden gemaakt van de slipstream, waardoor emissies dalen en de wegcapaciteit wordt vergroot;

50. pleit voor een verplichte plaatsing van alcoholsloten — met een kleine, wetenschappelijk gefundeerde meettolerantie — in alle nieuwe modellen van voertuigen voor goederenvervoer;

Betere opleidings- en arbeidsvoorwaarden om nieuwe vakmensen aan te trekken

51. stelt vast dat de werk- en leefomstandigheden van het personeel in de logistieke keten de laatste jaren aanzienlijk is verslechterd, waardoor deze sector minder aantrekkelijk is geworden voor nieuwe generaties, met name voor mobiele werknemers;

Donderdag 19 januari 2017

52. stelt met bezorgdheid vast dat de logistieke sector met een tekort aan werknemers kampt, dat de technologische ontwikkeling de komende jaren nog meer uitdagingen met zich zal meebrengen en dat de prestaties van de sector hinder kunnen ondervinden doordat de aanpassing van de arbeidskrachten aan nieuwe technologieën, waaronder digitale technologieën, traag verloopt; verzoekt de Commissie een inventaris te maken van de opleidings- en leerbehoeften op EU-niveau, alsook van de arbeidsvoorwaarden, kosten en belemmeringen die werknemers ervan weerhouden in de vervoerssector te stappen, en met spoed maatregelen voor te stellen om de sector aantrekkelijker te maken voor jongeren en toekomstige generaties; beschouwt dit als een kans om het aandeel vrouwen, onder meer via maatregelen voor positieve discriminatie, en nieuwkomers op de arbeidsmarkt in de vervoerssector uit te breiden, onder andere met onderdanen van derde landen; is er bovendien van overtuigd dat een strategische investering in opleiding en betere arbeidsomstandigheden initiatieven moet omvatten om in de overheidssector kennis te ontwikkelen om kwesties in verband met goederenvervoer beter te integreren in sociale planning, alsook om demonstratie- en testarena's te ontwikkelen waar onderzoek en innovatie met betrekking tot goederenvervoer en logistiek kunnen worden toegepast en getest onder reële omstandigheden;

53. verzoekt de Commissie te onderzoeken of het mogelijk is financieel te investeren in duaal onderwijs en beroepsopleidingen voor de vervoerssector;

54. dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om in de TEN-T-corridors te zorgen voor voldoende en veilige parkeerruimte om te voorkomen dat mobiele werknemers in de vervoerssector te maken krijgen met steeds toenemende veiligheidsproblemen;

55. verzoekt de Commissie en de lidstaten zich te buigen over de aanbevelingen die het Parlement onlangs heeft geformuleerd betreffende sociaal-economische aspecten in de vervoerssector en betreffende de strijd tegen oneerlijke praktijken op de arbeidsmarkt; merkt op dat wetgeving inzake sociale en arbeidsomstandigheden moet stroken met alle fundamentele vrijheden van de EU, geen beperking mag vormen voor eerlijke concurrentie of bijkomende administratieve lasten mag veroorzaken;

Behoefte aan betere statistische informatie over logistiek

56. onderstreept dat er voor de logistieke sector behoefte is aan betere statistieken inzake intermodaal vervoer en prestaties, ter facilitering van voorspellingen en evaluaties met betrekking tot beleids- en investeringsmaatregelen en om waardevolle informatie te kunnen verschaffen aan exploitanten; verzoekt de Commissie samen te werken met belanghebbende partijen om een EU-kader te ontwikkelen voor statistische gegevens inzake multimodaal vervoer en logistiek, waarbij ook nieuwe indicatoren worden ontwikkeld om reële trends in het goederenvervoer beter weer te geven;

o

o o

57. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.
