



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 22.6.2006
COM(2006) 314 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES
PARLEMENT**

**Europa duurzaam in beweging:
duurzame mobiliteit voor ons continent
Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie**

{SEC(2006) 768 }

INHOUDSOPGAVE

1.	Een nieuwe context voor het Europese vervoersbeleid.....	3
1.1.	Doelstellingen van het vervoersbeleid	3
1.2.	Een evoluerende context	4
1.3.	Het Europese vervoersbeleid in de periode 2001-2006	6
2.	Situatie van de vervoersector	7
2.1.	Groei van het vervoer	7
2.2.	De effecten van vervoer	8
3.	Duurzame mobiliteit op de interne markt - de Europeanen met elkaar verbinden	9
3.1.	Vervoer over land.....	10
3.2.	Luchtvaart	11
3.3.	Scheepvaart	12
4.	Duurzame mobiliteit voor de burger – betrouwbaar en veilig vervoer	13
4.1.	Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden	13
4.2.	Passagiersrechten	14
4.3.	Veiligheid.....	14
4.4.	Beveiliging	15
4.5.	Stedelijk vervoer	15
5.	Vervoer en energie	16
6.	Optimalisering van infrastructuur	17
6.1.	Een dubbele uitdaging: congestie terugdringen en de toegankelijkheid verbeteren..	17
6.2.	Alle financieringsbronnen aanwenden	18
6.3.	Intelligente heffingen	19
7.	Intelligente mobiliteit	20
7.1.	Vervoerslogistiek	20
7.2.	Intelligente vervoerssystemen.....	20
8.	De mondiale dimensie.....	21
9.	Conclusie: Een nieuwe agenda.....	23
	BIJLAGE 1.....	25
	BIJLAGE 2.....	27

1. EEN NIEUWE CONTEXT VOOR HET EUROPESE VERVOERSBELEID

1.1. Doelstellingen van het vervoersbeleid

Het doel van een duurzaam vervoersbeleid is ervoor zorgen dat ons vervoerssysteem voldoet aan onze economische en sociale behoeften en past binnen de milieucontext. Efficiënte vervoerssystemen hebben een aanzienlijke invloed op de economische groei, sociale ontwikkelingen en het milieu en zijn van essentieel belang voor de Europese welvaart. De vervoerssector vertegenwoordigt 7% van het Europese BBP en ongeveer 5% van de werkgelegenheid in de Unie. Transport is een volwaardige sector die een belangrijke bijdrage levert tot het functioneren van de Europese economie als geheel. De mobiliteit van goederen en personen is een essentiële factor voor het concurrentievermogen van de Europese industrie en diensten. Mobiliteit is ten slotte ook een fundamenteel burgerrecht.

Na een langzame start heeft het Europese vervoersbeleid zich de jongste 15 jaar snel ontwikkeld. De **doelstellingen** van het Europese vervoersbeleid die zijn vermeld in het Witboek van 1992¹ en dat van 2001² en deze mededeling blijven van toepassing: in Europa een efficiënt en doelmatig vervoerssysteem tot stand brengen dat:

- *een sterke **mobiliteit** van zowel personen als bedrijven in de Unie verzekert. De beschikbaarheid van betaalbare en degelijke vervoersmogelijkheden levert een belangrijke bijdrage tot het vrij verkeer van mensen, goederen en diensten, tot een betere sociale en economische cohesie en tot het behoud van het concurrentievermogen van de Europese industrie.*
- ***beschermen** van het milieu, waarborgen van de continuïteit van de energievoorziening, invoeren van minimumnormen inzake arbeidsomstandigheden in de sector en beschermen van de passagier en de burger.*
- De druk op het milieu is aanzienlijk toegenomen en ook in de toekomst zullen er ernstige gezondheids- en milieuproblemen blijven bestaan, bijvoorbeeld door de luchtverontreiniging³. Er is derhalve behoefte aan een strenge milieubescherming en een verbetering van de milieukwaliteit.
- Voorts dient de vervoerssector, als één van de grootste energiegebruikers, bij te dragen tot het *waarborgen van de continuïteit van de energievoorziening.*
- Op sociaal gebied streeft het beleid van de Unie naar een verbetering van de arbeidskwaliteit en betere kwalificaties voor werknemers in de vervoerssector.

¹ COM(92)494 van 2 december 1992: “De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid.”

² COM(2001)370 van 12.9.2001. “Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen.”

³ COM(2005)446 def. van 20 september 2005 betreffende een Thematische strategie inzake luchtverontreiniging.

- Het Europese beleid beschermt de burger als gebruiker en als aanbieder van vervoersdiensten, zowel vanuit consumenten oogpunt als in termen van veiligheid en, sinds kort, beveiliging.
- *innoveren met het oog op de doelstellingen inzake mobiliteit en bescherming door de efficiëntie en duurzaamheid in de groeiende vervoerssector te verbeteren.* Het Europese beleid zorgt voor de ontwikkeling en verspreiding van toekomstgerichte innovaties die zuinig omspringen met energie, gebruik maken van alternatieve energiebronnen of die grote reeds gevorderde projecten op het gebied van intelligent vervoer, zoals Galileo, ondersteunen;
- *internationaal verbinden, binnen de context van het Europese beleid inzake duurzame mobiliteit, bescherming en innovatie,* door contacten te leggen binnen internationale organisaties. De rol van de Unie als wereldleider inzake duurzame vervoersoplossingen, transportindustrie, uitrusting en diensten, moet nog meer wordt erkend.

Dankzij deze doelstellingen staat het Europese vervoersbeleid centraal in de **Lissabonagenda** voor groei en werkgelegenheid. Zoals uit deze mededeling blijkt, gaat het om doelstellingen op langere termijn, waarbij steeds een evenwicht wordt nagestreefd tussen economische groei, sociale welvaart en milieubescherming⁴.

De interne markt heeft reeds een positieve invloed gehad op het wegvervoer en de luchtvaart en dat zal in de toekomst wellicht ook het geval zijn voor het spoor en de scheepvaart. De door het Europese beleid ondersteunde verbetering van de efficiëntie zal het concurrentievermogen van vooral het spoor en de scheepvaart ten goede komen, met name voor vervoer over lange afstand. Door een breed gamma van beleidsinstrumenten moet de koppeling tussen mobiliteit en een aantal negatieve neveneffecten worden **doorbroken**. Om de doelstellingen inzake een schoon en efficiënt vervoersysteem te halen, dient in het kader van het toekomstige beleid te worden gestreefd naar een **optimalisering** van het eigen potentieel van de diverse vervoersmodaliteiten. De technologische mogelijkheden om het vervoer milieuvriendelijker te maken moeten worden uitgebreid, met name wat de uitstoot van broeikasgassen betreft. Enkele belangrijke infrastructuurprojecten zullen helpen om de milieudruk op bepaalde corridors te verlichten. Waar zinvol moet worden overgeschakeld op milieuvriendelijker vervoerswijzen, met name bij vervoer over lange afstand, in steden en op corridors die met congestie kampen. Tegelijk moet elke vervoerswijze worden geoptimaliseerd. Alle vervoerswijzen moeten milieuvriendelijker, veiliger en zuiniger worden. Ten slotte zal **co-modaliteit**, d.i. een efficiënt gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie daarvan, zorgen voor een optimaal en duurzaam gebruik van middelen. Deze aanpak strookt volledig met de conclusies van de Europese Raad van 16 juni 2006 en de vernieuwde strategie voor duurzame ontwikkeling en met name het hoofdstuk vervoer.

1.2. Een evoluerende context

De doelstellingen zijn weliswaar niet gewijzigd, maar de algemene context van het Europese vervoersbeleid is geëvolueerd:

⁴ Zie de Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement - Herziening van de EU-strategie voor duurzame ontwikkeling - Een actieplatform; COM(2005)658 def. van 13.12.2005.

- Dankzij de **uitbreiding** heeft de EU een continentale dimensie gekregen. Door de uitbreiding van de trans-Europese hoofdassen ontstaan meer corridors die bijzonder geschikt zijn voor vervoer via het spoor en het water. Het Europese schiereiland is meer dan ooit een maritieme macht. De Baltische Zee wordt grotendeels omringd door Europese lidstaten. Een aantal grote rivieren, zoals de Rijn-Donau-as, bieden verbindingen met maritieme gebieden. De Unie van 25, weldra 27, is heterogener geworden. Terwijl congestie, ruimtebeslag en vervuiling een belangrijk probleem vormen in Centraal-West-Europa, blijft in een aantal andere lidstaten een goede ontsluiting de grootste bezorgdheid. Door de diversiteit bestaat er op bepaalde beleidsgebieden behoefte aan gedifferentieerde oplossingen met ruimte voor lokale, regionale of nationale keuzes binnen de context van de interne Europese vervoersmarkt.
- De **vervoerssector** is geëvolueerd. Op Europese schaal vindt een consolideringsproces plaats, met name in de lucht- en scheepvaart. De eengemaakte markt heeft de competitiviteit van het internationaal wegvervoer bevorderd. Ook in het spoorvervoer is dat meer en meer het geval. De jongste vijf jaar zijn ten gevolge van de globalisering grote logistieke ondernemingen ontstaan die over de hele wereld actief zijn. Het Europese vervoersbeleid moet veel meer toegespitst worden op het versterken van het internationaal concurrentievermogen van de multimodale vervoersbedrijven en het aanbieden van geïntegreerde multimodale diensten, waarbij met name bottlenecks en zwakke schakels in de logistieke keten worden aangepakt. De interne markt moet echter ook ademruimte blijven bieden aan opstartende bedrijven en KMO's.
- Het vervoer evolueert snel naar een hightech sector, die voor zijn verdere ontwikkeling sterk afhankelijk is van onderzoek en **innovatie**. Binnen het verhoogde budget voor het 7^e Europese kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling (2007-2013), draagt de technologische innovatie in het vervoer rechtstreeks bij tot het Europese beleid inzake concurrentievermogen, milieu en sociale bescherming. Enkele prioritaire thema's uit de op grond van de door de Europese technologieplatformen ontwikkelde strategische onderzoeksagenda's zijn een schoner vervoer over land en via de lucht, de modernisering van de luchtverkeersbeveiliging, het wegwerken van congestie op de Europese vervoerscorridors, stedelijke mobiliteit, intermodaliteit en interoperabiliteit, veiligheid en beveiliging van het vervoer en het verbeteren van het concurrentievermogen. Intelligente vervoerssystemen die gebruik maken van communicatie, navigatie, automatisering en aandrijftechnieken die zuinig omspringen met brandstof en het gebruik van alternatieve brandstoffen bevorderen, behoren tot de meest veelbelovende beleidsgebieden.
- Internationale **milieuverbintenissen**, waaronder die in het kader van het Kyoto-protocol, moeten worden geïntegreerd in het vervoersbeleid. Naast de CO₂-uitstoot blijven, ondanks aanzienlijke vooruitgang in het afgelopen decennium, de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en het ruimtegebruik een permanent aandachtspunt, bijvoorbeeld om de uitstoot van schadelijke stoffen terug te dringen.
- Het vervoersbeleid dient bij te dragen tot het bereiken van de in de conclusies van de Europese Raad van maart 2006 vastgestelde doelstellingen van het Europese energiebeleid, met name wat betreft de continuïteit van de energievoorziening en

duurzaamheid. Vervoer is goed voor 30% van het totale **energieverbruik** in de Unie. Aangezien de vervoerssector voor 98% afhankelijk is van olie, beïnvloeden de hoge olieprijsen de sector en vormen ze een stimulans om, dankzij nieuwe innoverende technologieën, zuiniger om te springen met energie, over te schakelen op verschillende energiebronnen en de vraag bij te sturen.

- De **internationale context** is ook op andere vlakken gewijzigd. De blijvende terreurdreiging heeft relatief meer gevolgen gehad op de vervoerssector dan op andere sectoren. De economische globalisering heeft de handelsstromen beïnvloed en de vraag naar internationale vervoersdiensten van en naar de opkomende economieën doen toenemen. De EU en haar lidstaten zijn samen goed geplaatst om een globale context tot stand te brengen waarbinnen onze economische, sociale en milieubelangen beter aan bod komen. Het externe vervoersbeleid van de Unie verschilt per land, regio en vervoerswijze. In het beleid ten aanzien van kandidaat-lidstaten en zelfs partners binnen het Europees nabuurschap wordt nu het accent gelegd op een geleidelijke uitbreiding van de interne markt met deze landen.
- Ten slotte evolueert ook de Europese **besluitvorming**. Het basisrechtskader voor de interne markt is nagenoeg voltooid. Veel hangt nu af van een degelijke tenuitvoerlegging op het terrein. Zo nodig wordt een inbreukprocedure ingeleid wegens gebrekkige tenuitvoerlegging. Uit de monitoring van de interne markt en raadplegingen van een ruime groep actoren werden inmiddels lessen getrokken om de Commissie te helpen de uitwisseling van beste praktijken te bevorderen en de regelgeving te verbeteren, en waar mogelijk te vereenvoudigen. De regelgeving moet samen gaan met innovatie. Op vier beleidsterreinen werden Europese agentschappen opgericht: dit tweede Europees administratieniveau biedt gespecialiseerde technische kennis en ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van *het acquis*.

1.3. Het Europese vervoersbeleid in de periode 2001-2006

In het witboek van 2001 werden het gebrek aan evenwicht in de ontwikkeling van de verschillende vervoerswijzen, congestie op wegen en in de steden, alsmede in het luchtruim, en de milieu-effecten van vervoer als belangrijkste problemen gepresenteerd. Derhalve werden in het witboek maatregelen voorgesteld om het evenwicht tussen de modaliteiten te herstellen, werd gewezen op de noodzaak om de bottlenecks op de trans-Europese netwerken (TEN) weg te werken en het aantal wegongevallen terug te dringen. Voorts bevat het witboek een oproep om een beleid te ontwikkelen inzake infrastructuurheffing en werd gesteld dat de Commissie haar positie in internationale organisaties dient te versterken. Er moet rekening mee worden gehouden dat in het witboek werd uitgegaan van een sterkere economische groei dan uiteindelijk het geval was.

Sinds 2001 zijn een aantal belangrijke wetgevingsvoorstellen goedgekeurd en in de praktijk gebracht, zoals de openstelling van de markt voor het goederenvervoer per spoor voor concurrentie, de betere sociale bescherming in het wegvervoer, de aanwijzing van 30 prioritaire TEN-projecten, de instelling van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, de uitbreiding van de passagiersrechten in de luchtvaart, de nieuwe richtlijn inzake rekeningrijden, die in een aantal gevallen de mogelijkheid biedt de opbrengst van de heffing op basis van de afgelegde afstand aan te wenden voor de financiering van infrastructuur, het

bevorderen van multimodaal vervoer in het kader van het Marco Polo-programma en de verbetering van de regelgeving inzake maritieme veiligheid. De EU heeft ook bewezen over de capaciteiten te beschikken voor de ontwikkeling van industriële innovatieprogramma's zoals Galileo, ERTMS en SESAR. Over de meeste maatregelen uit het witboek werd een voorstel ingediend dat is goedgekeurd. Een volledig overzicht daarvan en de beoordeling van de verwachte effecten is opgenomen in bijlage 3, "effectbeoordeling".

Het afgelopen jaar heeft een uitgebreide **raadpleging** plaatsgevonden. De raadpleging heeft uitgewezen dat vervoer van cruciaal belang is voor economische groei en dat het beleid op een aantal punten moet worden bijgestuurd. Als antwoord op de talrijke vragen en bijdragen die tijdens de raadpleging naar voren zijn gebracht, wordt in deze mededeling "Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent" voortgebouwd op de doelstellingen van het Europese beleid en zijn belangrijke doorstart in 1992, alsook op de maatregelen uit het Witboek van 2001, waarvan de meeste zoals gepland zijn uitgevoerd⁵.

De ervaring sinds 2001 alsmede verdere studies en prognoses wijzen erop dat de door de Commissie in 2001 aangekondigde maatregelen niet zullen volstaan om de fundamentele Europese beleidsdoelstellingen te blijven halen, in het bijzonder het inperken van de negatieve milieu-effecten en andere gevolgen van de toenemende mobiliteit, zonder de mobiliteit als ultieme doelstelling van het vervoersbeleid in het gedrang te brengen. Binnen de context van een geglobaliseerde en snel evoluerende wereld heeft de uitgebreide EU derhalve behoefte aan een **uitgebreider en flexibeler set instrumenten voor het vervoersbeleid**. Oplossingen kunnen variëren van Europese regelgeving en de uniforme toepassing daarvan, economische maatregelen, zachte instrumenten en technologische integratie tot een geografisch gedifferentieerde benadering middels regelgeving op maat of versterkte samenwerking. Overeenkomstig haar beleid voor een betere wetgeving, zal de Commissie op elk specifiek gebied eerst een raadpleging van de burgers en andere actoren houden en eventuele concrete voorstellen toetsen via een economische, milieutechnische en sociale effectbeoordeling. In bijlage 3 wordt uitgelegd welke beleidsopties werden beoordeeld bij de vaststelling van deze richtsnoeren.

2. SITUATIE VAN DE VERVOERSECTOR

2.1. Groei van het vervoer

De **groei** van het goederenvervoer hield met 2,8% nagenoeg gelijke tred met de economische groei van gemiddeld 2,3% tijdens de **periode 1995-2004**. De groei van het passagiersvervoer was kleiner en bedroeg gemiddeld 1,9%.⁶ In totaal stegen het goederenvervoer en het passagiersvervoer in de periode 1995-2004 met respectievelijk 28% en 18%, en beide categorieën van wegvervoer met 35% en 17%. De korte vaart groeide ongeveer even sterk. In de lidstaten die hun spoorvervoersmarkt in een vroeg stadium hebben opengesteld is het goederenvervoer per spoor sterker gegroeid dan in de andere landen. In totaal is het goederenvervoer per spoor in de periode 1995-2004 met 6% toegenomen. Het personenvervoer per trein is aanzienlijk toegenomen (hoewel minder snel dan de andere modaliteiten) en een kwart van die groei is te danken aan de hogesnelheidstrein. De intracommunautaire luchtvaart is ondanks de terugval na de aanslagen van 11 september in

⁵ Zie de tabel als bijlage bij de effectbeoordeling voor de lijst van deze maatregelen en de stand van zaken van hun uitvoering.

⁶ Cijfers voor de EU 25.

dezelfde periode met meer dan 50% toegenomen door de gevolgen van de liberalisering die reeds eind jaren '80 werd ingezet. De binnenvaart kende in een aantal lidstaten het afgelopen decennium een sterke groei (50% in België, 30% in Frankrijk).

Het wegverkeer bezit met 44% van het goederenvervoer en 85% van het passagiersvervoer het **grootste marktaandeel van het vervoer binnen de EU**. Een aantal factoren aan de vraagzijde, zoals de terugloop van zwaar bulkvervoer en het toenemende belang van deur tot deur en just-in-timediensten hebben ongetwijfeld bijgedragen tot een sterke en duurzame groei van het wegvervoer. Het spoor bezit een marktaandeel van respectievelijk 10% en 6%. Een van de belangrijkste structurele trends is dat de relatieve terugval van het goederenvervoer sinds 2001 is gestopt en dat er in een aantal lidstaten opnieuw groei is. Een andere opvallende trend is de sterke en aanhoudende dynamiek van de scheep- en luchtvaart. De luchtvaart domineert de markt voor passagiersvervoer over lange afstand; low-costmaatschappijen vertegenwoordigen inmiddels 25% van alle reguliere vluchten binnen de EU en hebben de groei van de regionale luchthavens bevorderd. De scheepvaart is goed voor 39% van het interne goederenvervoer en bijna 90% van het externe vervoersvolume. Een kwart van de schepen in de wereld vaart onder een Europese vlag. 40% van de schepen zijn Europese eigendom. Omdat niet alle lidstaten over grote waterwegen beschikken, vertegenwoordigt de binnenvaart slechts 3% van het totale goederenvervoer; deze vervoerswijze bezit nog een aanzienlijk onaangeroerd potentieel.

Hoewel in het Witboek van 2001 werd uitgegaan van een economische groei van 3%, bedroeg het groeipercentage in de periode 2000-2005 slechts 1,8%. Voor de periode 2000-2020 wordt uitgegaan van een gemiddelde jaarlijkse groei van het BBP met 2,1% (52% voor die volledige periode). Voor het goederenvervoer wordt een vergelijkbare groei verwacht (50% voor die hele periode), terwijl het passagiersvervoer naar verwachting langzamer zal groeien, een gemiddelde jaarlijkse toename met 1,5% (35% over de hele periode)⁷. Modelberekeningen bevestigen dat de modal split op lange termijn nagenoeg identiek zal blijven⁸.

2.2. De effecten van vervoer

Vervoer levert een belangrijke bijdrage tot groei, maar brengt ook maatschappelijke kosten mee. De **milieukosten** worden geraamd op 1,1% van het BBP⁹. Er beginnen spanningen te ontstaan tussen het streven om in te spelen op de toenemende mobiliteitsvraag en de strenge milieunormen. De luchtkwaliteit in heel wat steden voldoet bijvoorbeeld niet aan de normen en bij het ontwerpen van infrastructuurprojecten moet terdege rekening worden gehouden met de bescherming van het milieu en met planologische beperkingen. De toenemende congestie op onze wegen kost de EU ongeveer 1% van haar BBP. De uitstoot van schadelijke stoffen door het wegverkeer is aanzienlijk teruggelopen. De invoering van katalysatoren, deeltjesfilters en andere voertuigtechnologieën heeft er mee voor gezorgd dat de uitstoot van

⁷ Voorspellingen op basis van de ASSESS-studie: "Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010" (2005) http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Deze voorspellingen zijn gebaseerd op een voortzetting van het beleid uit het Witboek van 2001 (zie de ASSESS-studie). Meer cijfers staan in de grafieken 3 en 4 van bijlage 2.

⁹ Zie het eindrapport van het UNITE-project. Milieukosten omvatten de kosten van luchtvervuiling, geluidsoverlast en opwarming van het klimaat. UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency. 5^e Kaderprogramma – Vervoer RTD november 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE.

NO_x en andere deeltjes de jongste 15 jaar, ondanks de toename van het verkeer, met 30% tot 40% is verminderd. In het kader van de thematische strategie inzake luchtverontreiniging¹⁰ is gewezen op de noodzaak om verdere stappen te nemen wat de wegvoertuigen betreft, met name door de invoering van de Euro 5-normen voor lichte voertuigen (gevolgd door de Euro 6, zoals bij de zware bedrijfsvoertuigen). Modelberekeningen geven aan dat deze trend zich zal doorzetten, terwijl de CO₂-uitstoot en geluidsoverlast zullen toenemen. De scheepvaart is een belangrijke bron van luchtverontreinigende stoffen. Hoewel het brandstofverbruik in de luchtvaart het afgelopen decennium met 1% à 2% per passagierkilometer is gedaald en het geluidsniveau van vliegtuigen aanzienlijk is afgenomen, is de totale milieu-impact van de burgerluchtvaart toegenomen door de sterke verkeerstoename. De uitstoot van bijvoorbeeld broeikasgassen door de luchtvaart is de jongste tien jaar met meer dan 4% per jaar toegenomen. 21% van de totale uitstoot van broeikasgassen wordt veroorzaakt door binnenlands vervoer; deze emissies zijn sinds 1990 met ongeveer 23% gestegen en brengen de vooruitgang naar de Kyoto-doelstellingen in het gedrang. De maatregelen uit het Witboek van 2001 zullen echter slechts een kleine invloed hebben op deze milieutendenzen, met name wat de uitstoot van CO₂ betreft¹¹. Ten slotte verdient ook geluidsoverlast door de verschillende vervoersvormen de nodige aandacht.

De veiligheid is aanzienlijk verbeterd. Het aantal doden in het wegverkeer is sinds 2001 met 17% gedaald. De daling geldt evenwel niet voor alle lidstaten. Met ongeveer 41 600 doden en meer dan 1,7 miljoen gewonden in 2005 blijft het wegverkeer de minst veilige vervoerswijze.¹² Dit is onaanvaardbaar. Alle betrokkenen moeten meer inspanningen doen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De voortzetting van de maatregelen uit het witboek van 2001 en het eSafety initiatief¹³ zullen op middellange termijn een grote stap voorwaarts betekenen naar de doelstelling om het aantal doden te halveren.

Prognoses, zoals die hierboven, zijn cruciaal voor de ontwikkeling en evaluatie van het vervoersbeleid, rekening houdend met het lange tijdsverloop voordat de resultaten van het beleid en investeringen op het terrein zichtbaar worden. In deze scenario's moet rekening worden gehouden met de verschillende broeikasgasniveaus en beperkingen inzake fossiele brandstoffen.

→ Acties: om het beleid van de toekomst te ontwikkelen en te beoordelen, een breed debat op gang brengen over vervoersscenario's met een horizon van 20 tot 40 jaar, het ontwikkelen van instrumenten voor een algemeen beleid inzake duurzame mobiliteit.

3. DUURZAME MOBILITEIT OP DE INTERNE MARKT - DE EUROPEENEN MET ELKAAR VERBINDEN

De Europese interne markt is het belangrijkste instrument om een bloeiende vervoerssector tot stand te brengen die werkgelegenheid en groei genereert. Zoals reeds in de luchtvaart, maar

¹⁰ Zie de mededeling van de Commissie betreffende een thematische strategie inzake luchtverontreiniging – COM(2005)446 van 21 september 2005.

¹¹ Zie de ASSESS-studie. Voor meer informatie zie ook het Europees Milieuagentschap; rapport nr. 3/2006 – TERM 2005 (Rapportagemechanisme voor vervoer en milieu).

¹² Zie de mededeling van de Commissie COM(2006)74 def. betreffende het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid – tussentijdse evaluatie.

¹³ COM(2003)542 def. – eCall naar de burger brengen. Informatie- en communicatietechnologie voor veilige en intelligente voertuigen; COM(2005)431 def. eCall naar de burger brengen.

ook in andere sectoren zoals telecommunicatie, is gebleken, vormt het liberaliseringsproces van de interne markt een stimulans tot innovatie en investeringen om tegen een lagere kostprijs een betere dienstverlening te kunnen aanbieden. Eenzelfde succesverhaal kan in de hele vervoerssector worden gerealiseerd. Het is niet de bedoeling alleen in juridische zin een interne markt te creëren. Door samenwerking met gebruikers en ondernemingen moet dit een realiteit worden in de hele sector. Daartoe moeten voor de diverse vervoersmodaliteiten de gemeenschappelijke regels enerzijds worden gehandhaafd en anderzijds op basis van observatie en ervaring worden aangevuld, aangepast en vereenvoudigd. De interne markt moet de integratie tussen verschillende modaliteiten mogelijk maken om de werking van het vervoersnetwerk te optimaliseren.

3.1. Vervoer over land

De regelgeving voor de interne markt voor het **wegvervoer** is goed ontwikkeld. Terwijl het binnenlands vervoer grotendeels beschermd is, is het internationale wegvervoer geliberaliseerd. Cabotage, goederenvervoer binnen één land door een vervoerder uit een ander land, vertegenwoordigt 1,2% van de nationale markten voor goederenvervoer via de weg. Uiterlijk in 2009 wordt het cabotagevervoer opengesteld voor alle nieuwe lidstaten. Gemeenschappelijke regels inzake beroepskwalificaties en arbeidsomstandigheden dragen bij tot strenge veiligheidsnormen en sociale bescherming. Dat de markt vooral uit kleine ondernemingen bestaat en de invloed op de mededinging van de sterk uiteenlopende belastingen in de verschillende lidstaten zijn belangrijke factoren voor de toekomstige ontwikkelingen. De Commissie zal onderzoeken hoe de overdreven verschillen tussen brandstofbelastingen kunnen worden verkleind.

In 2007 zal het wettelijke kader voor het goederenvervoer per **spoor** voltooid zijn. Het derde spoorwegpakket voorziet ook in de vrijmaking van het internationaal reizigersvervoer. De nationale regelgevende instanties dienen te zorgen voor een volledige implementatie van het *acquis*. Net als in de landen die hun markten reeds hebben opengesteld, zal dit op de volledige interne markt van de Unie leiden tot een modernisering van de sector. Aan de hand van het 'Rail Market Monitoring Scheme' zal de Commissie indicatoren vaststellen voor de openstelling van de spoorwegmarkten in de hele EU. De EU moet de overblijvende structurele obstakels voor het concurrentievermogen van de spoorwegen wegwerken en met name technische belemmeringen zoals de lage graad van interoperabiliteit, het gebrek aan wederzijdse erkenning van rollend materieel en producten, de gebrekkige koppeling van infrastructuur en interconnectie van IT-systemen en het probleem van de uniforme laadeenheden¹⁴. Voorts zal de Commissie onderzoeken hoe infrastructuurheffingen beter en intelligenter kunnen worden ontwikkeld met inbegrip van de internalisering van externe kosten naar aanleiding van de recente goedkeuring van de richtlijn inzake rekeningrijden (zie 6.3 hierna). De EU zal tevens helpen door financiële steun te verlenen voor de uitvoering van prioritaire projecten, meestal spoorwegprojecten zoals de invoering van het ERTMS verkeersleidingsysteem, in het kader van de trans-Europese netwerken en het ontwikkelen van richtlijnen voor staatssteun aan de spoorwegsector.

Het marktaandeel en de werkgelegenheid in de spoorwegsector zijn in de meeste landen gestabiliseerd. De herstructureringen en aanpassingen gingen vaak gepaard met vanuit sociaal oogpunt moeilijke beslissingen en hebben geleid tot een aanzienlijke daling van de

¹⁴ Mededeling van de Commissie COM(2006)189 def. van 3.5.2006; "Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket."

werkgelegenheid in de sector. Spoorwegexploitanten kunnen nu werk maken van hun levensvatbaarheid op lange termijn door internalisering van hun activiteiten en door zich toe te spitsen op de economische en maatschappelijke behoeften. De trein heeft zijn kracht bewezen voor het reizigersvervoer, in het bijzonder voor hogesnelheidsverbindingen tussen stadscentra. Door de uitbreiding ontstaan nieuwe langeafstandsspoorverbindingen (meer dan 500 km), die in combinatie met efficiënte logistieke diensten de concurrentie kunnen aangaan met het wegvervoer om milieuvriendelijke vervoersdiensten van deur tot deur aan te bieden. In het kader van een nieuw logistiek beleid voor het goederenvervoer zal de Commissie onderzoeken of een programma kan worden opgezet om het goederenvervoer per spoor te promoten (zie punt 7.1 hierna). Om op deze kansen in te kunnen spelen moet op het gebied van de goederendiensten en infrastructuurbeheer werk worden gemaakt van een betere kwaliteit, betrouwbaarheid, flexibiliteit en klantgerichtheid.

→ Acties: onderzoeken van ervaringen op de interne markt voor wegvervoer en eventuele verbeteringen voorstellen voor de regels voor de toegang tot de markt of tot bepaalde beroepen; een oplossing zoeken voor de buitensporige verschillen inzake brandstofbelastingen; tenuitvoerlegging van het *acquis* voor het spoorvervoer met de medewerking van goed uitgebouwde regelgevende instanties in de lidstaten; in samenwerking met de spoorwegsector en het Europees Spoorwegbureau de inspanningen opvoeren om de technische en operationele belemmeringen voor internationaal spoorvervoer op te heffen; onderzoeken van een programma ter promotie van het goederenvervoer per spoor binnen het breder kader van het beleid inzake vervoerslogistiek; rail market monitoring met inbegrip van indicatoren.

3.2. Luchtvaart

De interne luchtvaartmarkt heeft inmiddels concreet vorm gekregen en stimuleert de economische groei. De herstructureringen en integratie zijn ver gevorderd en de markt is gegroeid dankzij een aantal nieuwe Europese vliegroutes, de opkomst van low-costmaatschappijen en de ontwikkeling van regionale luchthavens. De interne markt heeft voor de klant tot aanzienlijke voordelen geleid. De EU is een speler van wereldformaat, zowel als aanbieder van luchtvaartdiensten als van luchtvaartuitrusting.

In het licht van de uitdagingen van een blijvende groei en de wereldwijde concurrentie is er geen ruimte voor zelfgenoegzaamheid. De interne markt moet worden verruimd om de prestaties van alle onderdelen van de luchtvaart te verbeteren, zoals luchthavens en luchtverkeersleiding. De voordelen van de interne markt zouden moeten worden uitgebreid tot externe luchtvaartverbindingen. De luchtvaart heeft behoefte aan een degelijke infrastructuur, zowel in de lucht als op de grond. De lopende invoering van het eengemaakte luchtruim zal de efficiëntie van de Europese luchtvaart nog verbeteren; er is behoefte aan leiderschap voor de toekomstige structuur van de luchtverkeersbeheerssystemen. Er moet worden geïnvesteerd in een uitbreiding van de luchthavencapaciteit, aangevuld met duidelijker regels inzake luchthavengelden. Er moeten maatregelen worden genomen om de negatieve effecten van de snelle groei van het luchtverkeer op te vangen, zonder evenwel het concurrentievermogen van de sector aan te tasten en rekening houdend met de besprekingen binnen de ICAO. Het kan onder meer gaan om een verbetering en optimalisering van de luchtverkeersleiding, de ontwikkeling van technologie en innovatie van vliegtuigmotoren, waardoor het energieverbruik wordt beperkt, alsmede het aanwenden van economische stimuli en/of

instrumenten, zoals het meenemen van de klimaateffecten van de luchtvaart in de Europese regeling voor de handel in emissierechten.¹⁵

→ Acties: blijven monitoren van staatssteun en concurrentie in het kader van herstructurerings- en integratie; evalueren van het functioneren van de interne markt en zo nodig voorstellen tot aanpassing formuleren; voltooiën van de regelgeving betreffende het eengemaakte luchtruim en modernisering van luchtverkeersbeheer; uitwerken van beleidsmaatregelen om de emissies van de luchtvaart terug te schroeven.

3.3. Scheepvaart

Twee derde van de Europese buitengrenzen bestaat uit zeeën. Dit maakt van het Europese schiereiland, met name sinds de uitbreiding, bij uitstek een zeevaartheconomie. De scheepvaart en met name de korte vaart is de afgelopen jaren even sterk gegroeid als het vrachtvervoer via de weg en bezit zelfs nog meer potentieel. Indien de uitstoot van vervuilende stoffen door de scheepvaart wordt verminderd, kan de korte vaart de congestie en de milieudruk op andere modaliteiten helpen verlichten.

Dankzij de lange Europese kustlijn en het grote aantal havens vormt **de scheepvaart** een waardevol alternatief voor het vervoer over land, zoals reeds is aangetoond door het concept “maritieme snelwegen”¹⁶. De containervaart heeft een belangrijke bijdrage geleverd tot de groei en bezit een sterk toekomstig potentieel voor logistieke diensten op basis van de synergieën tussen de zee en het spoor en/of de waterwegen.

De ontwikkeling van de zee- en kustvaart staat voor twee belangrijke uitdagingen. In de eerste plaats bestaat er nog geen naadloze interne scheepvaartmarkt: zeereizen van de ene lidstaat naar een ander worden omwille van internationale regels nog steeds als buitenlandse reizen beschouwd. Dit belemmert een optimalisering van de Europese regelgeving voor de scheepvaart binnen de Unie en de vereenvoudiging van de interne handel. Dit staat tevens de volledige integratie van de kustvaart in interne logistieke ketens in de weg. Openingen in de internationale regelgeving moeten ten volle worden benut om dit probleem aan te pakken.

Ten tweede moet de verwachte groei van de scheepvaart worden opgevangen door de Europese haveninfrastructuur. De investeringen binnen havens en in het hinterland moeten worden opgevoerd om de diensten te verbeteren en uit te breiden, zodat de havens evolueren tot groeipolen in plaats van potentiële overslagbottlenecks. Het gebrek aan havencapaciteit kan ook worden opgevangen door meer samenwerking en specialisatie van Europese havens. Voorts dient een degelijk havenbeleid te streven naar een evenwicht tussen concurrentie, enerzijds binnen de haven, anderzijds tussen havens onderling; duidelijke regels voor publieke ondersteuning van investeringen en transparante toegang tot havendiensten; milieubeperkingen en ontwikkelingsbehoeften; het aanbieden van competitieve diensten en een toename van kwalitatieve werkgelegenheid.

De Commissie zal op basis van het debat dat op gang gebracht werd door het groenboek over een toekomstig maritiem beleid¹⁷ voor de EU een geïntegreerde maritieme vervoersstrategie

¹⁵ Mededeling van de Commissie van 27 september 2005 - Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen.

¹⁶ COM(2004)453 def. van 2.7.2004; Mededeling van de Commissie over de korte vaart.

¹⁷ Zie het groenboek van de Commissie “Naar een toekomstig maritiem beleid voor de Unie: een Europese visie voor de zeeën en oceanen” – COM(2006)275 def. van 7.6.2006.

ontwikkelen met het oog op een “eengemaakte Europese maritieme ruimte”. Het beleid beoogt het wegwerken van belemmeringen voor de interne handel, het invoeren van strenge normen inzake sociale bescherming, veiligheid, milieu en beveiliging en het bevorderen van de ontwikkeling van een concurrerende infrastructuur en industrie binnen de globale context waarin de scheepvaart functioneert. Voorts zal de Commissie haar inspanningen voortzetten om strengere emissienormen vast te stellen voor de scheepvaart.

Terwijl momenteel slechts 3% van het totale goederenvervoer via **waterwegen** gebeurt, bezit de binnenvaart op sommige corridors een marktaandeel van 40%. De resterende capaciteit op corridors zoals de Donau kan worden benut door modernisering en integratie van de binnenvaart in efficiënte multimodale logistieke ketens. Het NAIADES-programma bevat een actieplan om de binnenvaart te bevorderen¹⁸.

→ Acties: op grond van een brede publieke raadpleging van actoren een brede strategie ontwikkelen voor een “eengemaakte Europese maritieme ruimte”; het ontwikkelen van een algemeen Europees havenbeleid; acties om de uitstoot van schadelijke stoffen door de scheepvaart terug te dringen; voortzetting van de promotie van korte vaart en maritieme snelwegen waarbij de nadruk wordt gelegd om de hinterlandverbindingen; tenuitvoerlegging van het NAIADES-actieplan voor de binnenvaart.

4. DUURZAME MOBILITEIT VOOR DE BURGER – BETROUWBAAR EN VEILIG VERVOER

4.1. Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden

Vervoer is een belangrijke bron van werkgelegenheid met meer dan 10 miljoen banen in economische sectoren die verband houden met vervoer (diensten, uitrusting, infrastructuur), meestal in het wegvervoer. Het instandhouden en versterken van de concurrentiepositie van vervoersondernemingen biedt de beste garanties voor duurzame werkgelegenheid. Na een lange periode van herstructureringen, stabiliseert de werkgelegenheid nu. In een aantal sectoren, zoals het spoor- en het wegvervoer, is er zelfs een tekort aan gekwalificeerd personeel; in de scheepvaart heeft het tekort aan kandidaten uit de EU geleid tot een toename van het aantal buitenlandse werknemers¹⁹. Er moeten meer inspanningen worden gedaan om de opleiding te verbeteren en jonge mensen te motiveren voor een baan in de vervoerssector in hun eigen land en in andere lidstaten.

Zowel internationaal als binnen de EU lopen de arbeidskosten sterk uiteen, door verschillen op het stuk van lonen, lasten op arbeid en de effecten van de arbeidsomstandigheden. Deze verschillen hebben een belangrijk effect op de vervoerswijzen ten aanzien van de internationale concurrentie, met name wat de scheepvaart betreft, maar ook in het wegvervoer. Dankzij de Europese regelgeving inzake kwalificaties en arbeidsomstandigheden zijn in de sector van het wegvervoer gelijke concurrentievoorwaarden tot stand gebracht, wat tegemoet komt aan de behoeften van KMO's. Een correcte tenuitvoerlegging van deze

¹⁸ Mededeling van de Commissie Betreffende het bevorderen van de binnenvaart “NAIADES”; COM(2006)6 def. van 17.1.2006.

¹⁹ Zie maritieme werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden: zie hoofdstuk 2.5 “Developing Europe’s maritime skills and expanding sustainable maritime employment” van het groenboek over een toekomstig maritiem beleid voor de Unie – COM(2006)275 def. van 7.6.2006.

regelgeving is uiterst belangrijk²⁰. Deze regels zullen ook op internationale fora worden gepromoot. Op andere terreinen, zoals de lonen, is er ruimte voor de sociale partners om een grensoverschrijdende dialoog aan te gaan. In de zeevaart moedigt de Commissie de sociale partners aan tot het sluiten van overeenkomsten op basis van het nieuwe IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid.

→ Acties: aanmoedigen van opleiding en jongeren motiveren voor een baan in de vervoerssector; in samenwerking met de betrokken actoren onderzoeken van de regels en arbeidsomstandigheden in het wegvervoer en zo nodig verbeteringen voorstellen; aanmoedigen van een grensoverschrijdende dialoog tussen de sociale partners, in het bijzonder voor de toepassing van het IAO-verdrag voor de scheepvaartsector.

4.2. Passagiersrechten

In de luchtvaart zijn de passagiersrechten aanzienlijk uitgebreid, waardoor de Europeaan meer bescherming geniet wanneer hij gebruik maakt van zijn vrijheid om te reizen en te werken in de Unie. De nationale overheden moeten meer inspanningen doen om klachten af te handelen. Scheepvaart- en treinpassagiers zullen dankzij aangekondigde wetgeving vergelijkbare rechten genieten. Ook voor busreizen zal meer aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de dienstverlening. Kwaliteit van de dienstverlening is een belangrijke concurrentiefactor voor alle vervoerswijzen. Er moeten inspanningen worden gedaan om te reële toegang tot vervoersdiensten te verbeteren voor passagiers met beperkte mobiliteit.

→ Acties: samen met de betrokken actoren onderzoeken hoe bij alle vervoerswijzen de kwaliteit van de dienstverlening kan worden verbeterd en de essentiële passagiersrechten kunnen worden gewaarborgd, met name voor passagiers met beperkte mobiliteit.

4.3. Veiligheid

Er werd aanzienlijke vooruitgang geboekt op het gebied van de veiligheid van de scheep- en luchtvaart. Onlangs werd bijvoorbeeld een zwarte lijst van onveilige luchtvaartmaatschappijen ingevoerd. In samenwerking met de specifieke Europese agentschappen voor de zeevaart, de luchtvaart en de spoorwegen (het EMSA, het EASA en het ERA) worden heel wat veiligheidsnormen ingevoerd. Deze agentschappen moeten over voldoende middelen beschikken om de hun toevertrouwde functies te kunnen vervullen. De regelgeving inzake veiligheid zal verder worden aangevuld door het derde scheepvaartpakket en verbeteringen voor de diverse sectoren op internationaal vlak. Op termijn moet worden overwogen een aantal belangrijke functies van de kustwacht op Europees niveau te coördineren.

Het relatief lage aantal doden bij trein-, scheeps- en vliegtuigongevallen staat in schril contrast met het hoge aantal doden bij wegongevallen. De doelstelling om het aantal dodelijke slachtoffers te halveren in de periode 2001-2010 blijft van kracht. Zoals vermeld in de conclusies van de CARS 21-groep moeten het voertuigontwerp en -technologie (waaronder technologieën om ongevallen te voorkomen en eSafety coördinatie tussen voertuig en infrastructuur) alsmede de wegeninfrastructuur en het rijgedrag van de bestuurder daartoe verder worden verbeterd. Dit kan alleen worden bereikt door gezamenlijke inspanningen van

²⁰ Zie het verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging in 2001-1996 van Verordening (EEG) 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. Nieuwe regelgeving zijn Verordening 561/2006 van 15.3.2006 en Richtlijn 2006/22/EG van 15.3.2006.

de regeringen op de verschillende niveaus, de autoconstructeurs en wegenbouwers, infrastructuurbeheerders en de weggebruikers zelf. Door een jaarlijkse dag van de verkeersveiligheid, ondersteund door de bekendmaking van jaarlijkse verkeersveiligheidscijfers in alle lidstaten, kan het bewustzijn worden verbeterd en kunnen beste praktijken worden uitgewisseld.

→ Acties: invoering van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid met doelstellingen inzake voertuigontwerp en –technologie, infrastructuur en gedrag, waaronder zo nodig, handhaving; organiseren van bewustmakingscampagnes, jaarlijkse dag van de verkeersveiligheid; permanente evaluatie en aanvulling van veiligheidsregels voor alle vervoerswijzen; verbetering van de werking van de Europese veiligheidsagentschappen en geleidelijke uitbreiding van hun taken op het gebied van veiligheid.

4.4. Beveiliging

De aanhoudende terreurdreiging blijft er ons aan herinneren dat vervoer voor terroristen zowel een doelwit als een middel vormt. Na de gebeurtenissen van 11 september 2001 reageerde de EU snel met regelgeving inzake inspecties en kwaliteitscontroles om de beveiliging van de lucht- en scheepvaart te verbeteren. Op basis van ervaringen zal het *acquis* worden verfijnd. Wanneer de kosten van beveiligingsmaatregelen de concurrentie dreigen te verstoren, moeten maatregelen worden genomen om gelijke concurrentievoorwaarden te scheppen. Misschien moeten de veiligheidsmaatregelen ook worden uitgebreid tot het vervoer over land, waaronder stadsvervoer, treinstations en intermodale logistieke ketens. Voorts moet in het kader van het Europees programma voor de bescherming van kritieke infrastructuur (EPCIP) een diepteanalyse worden uitgevoerd van kritische vervoersinfrastructuur. Op basis van het EPCIP kunnen de lopende werkzaamheden inzake kritische vervoersinfrastructuur, rekening houdend met alle risico's en met name terrorisme, leiden tot specifieke beveiligingsmaatregelen. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan internationale samenwerking om mondiale normen te verbeteren en overbodige en dure overlappende controles te vermijden.

→ Acties: evalueren van de werking en de kosten van de huidige beveiligingsregels in de lucht- en zeevaart, zo nodig op basis van ervaringen aanpassingen voorstellen, onder meer om verstoring van de concurrentie te voorkomen; nagaan of de veiligheidsmaatregelen moeten worden uitgebreid tot vervoer over land, intermodaal vervoer en kritische infrastructuur.

4.5. Stedelijk vervoer

80% van alle Europeanen leeft in de stad. Openbaar vervoer, auto's, vrachtwagens, fietsers en voetgangers delen allemaal dezelfde infrastructuur. Stedelijk vervoer zorgt voor 40% van de CO₂-uitstoot van het wegvervoer en tot 70% van de overige vervuiling door vervoer. Eén op drie doden in het wegverkeer valt in de stad. Ook congestieproblemen concentreren zich in en rond steden. Alle grote steden staan voor de uitdaging enerzijds de mobiliteit te verbeteren en anderzijds de congestie, het aantal ongevallen en de vervuiling terug te dringen. Stedelingen worden sterker geconfronteerd met de negatieve gevolgen van hun eigen mobiliteit en staan misschien open voor innoverende oplossingen voor duurzame mobiliteit.

Het zijn veeleer de steden zelf in plaats van de EU die het roer in handen hebben genomen. Onder meer Londen, Stockholm, Athene, Kaunas en Gdynia voeren een actief duurzaam mobiliteitsbeleid om een alternatief te bieden voor de auto. De EU kan het onderzoek en de uitwisseling van beste praktijken in de EU bevorderen op gebieden zoals

vervoersinfrastructuur, de vaststelling van normen, congestie- en verkeersbeheer, openbaar vervoer, tolheffing, ruimtelijke planning, veiligheid, beveiliging en samenwerking met omliggende regio's. Uit publieke raadplegingen van de Commissie is gebleken dat er grote belangstelling bestaat voor een eventuele bijdrage van de EU. De Commissie zal verder bouwen op haar ervaringen uit het CIVITAS-project en haar thematische strategie inzake stedelijk vervoer²¹ en onderzoek inzake stedelijke mobiliteit blijven stimuleren. De geplande regelgeving inzake openbaarvervoersdiensten zal zorgen voor een duidelijk en stabiel wettelijk kader voor kwalitatieve investeringen in schoon en efficiënt openbaar vervoer. Voorts dient de EU te onderzoeken of er op Europees niveau belemmeringen zijn inzake stedelijk vervoersbeleid en op welke gebieden, gelet op het subsidiariteitsbeginsel, een consensus bestaat om gemeenschappelijke maatregelen te ontwikkelen.

→ Acties: publicatie van een groenboek over stedelijk vervoer om te onderzoeken op welke manier Europa een toegevoegde waarde kan bieden vergeleken met het lokale beleid.

5. VERVOER EN ENERGIE

Het vervoersbeleid en energiebeleid zijn nauw met elkaar verweven en beogen dezelfde doelstellingen: de CO₂-uitstoot terugdringen en de Europese afhankelijkheid van de invoer van fossiele brandstoffen verminderen²².

Als belangrijke energieverbruiker is de vervoerssector goed voor zowat 71% van de totale olieconsumptie in de EU. 60% van de olie wordt verbruikt door het wegvervoer; de luchtvaart is verantwoordelijk voor ongeveer 9% van het totale olieverbruik. Het spoor gebruikt ongeveer 75% elektriciteit en 25% fossiele brandstoffen.

Omwille van de hoge kosten van fossiele brandstoffen en de noodzaak om onze strategische afhankelijkheid van olie te verminderen zouden we het potentieel van de verschillende vervoerswijzen optimaal moeten benutten.

Door deze uitdagingen neemt het milieubelang van een zuiniger energieverbruik toe. Initiatieven, zoals de maatregelen die zijn aangekondigd in het groenboek inzake energie-efficiëntie²³, moeten dringend worden voortgezet; in de herfst van 2006 zal de Commissie een actieplan voor energie-efficiëntie voorstellen. In het licht van de doelstelling van het Europees energiebeleid om het concurrentievermogen, de continuïteit van de energievoorziening en de bescherming van het milieu te verzekeren, dient in het kader van het vervoersbeleid, *onder meer*, de nadruk te worden gelegd, op een vermindering van het energieverbruik door gebruik van zuiniger voertuigen en de geleidelijke vervanging van olie door andere brandstoffen²⁴, zoals bijvoorbeeld biobrandstoffen, aardgas, waterstof of elektriciteit.

Er is behoefte aan aanzienlijke inspanningen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling op dit vlak, met inbegrip van een combinatie van de onderzoeksprogramma's voor energie en vervoer, onderzoek naar intelligente en schone voertuigen en het gebruik van informatie- en

²¹ Zie de mededeling van de Commissie betreffende een thematische strategie voor het stadsmilieu – COM(2005)718 van 11 januari 2006.

²² Europese Raad, 23 en 24 maart 2006.

²³ COM(2005)265 van 22 juni 2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Mededelingen van de Commissie: Actieplan biomassa - COM(2005)628 en een EU-strategie voor biobrandstoffen - COM(2006)34.

communicatietechnologie (ICT) voor een lager brandstofverbruik en de creatie van publiek-private samenwerking. Enkele initiatieven die reeds zijn genomen op het vlak van biobrandstoffen (waaronder een tweede generatie biobrandstoffen) en waterstof voor vervoer moeten worden voortgezet. Een project voor de ontwikkeling van schone vrachtwagens kan helpen om de vooruitgang terzake te benutten. Er zouden vergelijkbare initiatieven moeten worden genomen voor de ontwikkeling van schone vliegtuigen en schepen, zoals voorgesteld in de thematische strategie inzake luchtverontreiniging²⁵. De Commissie zal haar inspanningen binnen de IMO voortzetten om te komen tot strengere emissienormen voor schepen. Energie-efficiëntie en alternatieve brandstoffen beschikken over zeer goede vooruitzichten en genieten een hoge prioriteit voor verdere innovatie.

Na de onderzoeks- en demonstratiefase, zal de EU om milieuvriendelijke innovatie te steunen de voorwaarden scheppen om marktrijpe technologieën in omloop te brengen via de vaststelling van normen en regelgeving (opeenvolgende EURO-normen voor wegvoertuigen, betere banden), het bevorderen van schone voertuigen via openbare aanbestedingen (bv. bussen), fiscale instrumenten²⁶ (bv. loodvrije benzine) en staatssteun, in gezamenlijk overleg vastgestelde doelstellingen (bv. 5,75% biobrandstof in 2010, de vrijwillige overeenkomst met de autoconstructeurs om de CO₂-uitstoot tegen 2008 te beperken tot 140g/km en tot 120g/km in 2012 overeenkomstig de EU-strategie inzake de vermindering van de CO₂-uitstoot en de internationale doelstellingen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen), bewustmaking van gebruikers (energielabels, voorlichtingscampagnes voor consumenten en gebruikers), en gecoördineerde acties op andere beleidsdomeinen om tot synergieën te komen (bv. het agro-industrieel beleid inzake biobrandstoffen) en het stimuleren van investeringen in de distributie-infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

→ Acties: bevorderen van energie-efficiëntie op Europees niveau op grond van het aangekondigde actieplan, aanmoedigen van Europese acties, zoals vrijwillige overeenkomsten; ondersteunen van onderzoek, demonstratie en de marktintroductie van nieuwe technologieën zoals de optimalisering van motoren, intelligente voertuigenenergiesystemen of alternatieve brandstoffen, zoals geavanceerde biobrandstoffen en waterstof of brandstofcellen en hybride aandrijving; lanceren van campagnes voor de bewustmaking van gebruikers over intelligente en schone voertuigen en een grootschalig toekomstgericht programma voor groene aandrijving en energie-efficiënt vervoer.

6. OPTIMALISERING VAN INFRASTRUCTUUR

6.1. Een dubbele uitdaging: congestie terugdringen en de toegankelijkheid verbeteren

De trans-Europese netwerken (TEN) vormen de fysieke infrastructuur voor de interne markt. Europa beschikt over een dicht vervoersnetwerk en een infrastructuur die meestal van hoge kwaliteit is. Een aantal regio's in Centraal-West-Europa en rond de bergketens die het continent doorsnijden, alsook een groot aantal steden, kampen met **congestie** en vervuiling. Men verwacht dat 60 grote luchthavens tegen 2020 ernstig overbelast zullen zijn; een vergelijkbare trend tekent zich af in de havens. Congestie en vervuiling bedreigen de

²⁵ Zie de mededeling van de Commissie betreffende een thematische strategie inzake luchtverontreiniging – COM(2005)446 van 21 september 2005.

²⁶ Met name Richtlijn 2003/96/EG van de Raad tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.

economische groei, de levenskwaliteit en het milieu. Intelligente mobiliteitsoplossingen (zie punt 7 hierna) en beheersing van de vervoersvraag (zie punt 6.3 hierna) zullen de congestie weliswaar verlichten, maar nieuwe of betere infrastructuur zal ook nodig zijn. Investerings in leefbare alternatieven voor overbelaste wegcorridors kunnen intelligente oplossingen ondersteunen waarbij een beroep wordt gedaan op intermodale logistieke ketens, en waardoor het gebruik van de vervoersinfrastructuren binnen en tussen de vervoersmodaliteiten wordt geoptimaliseerd. Het gaat onder meer om tunnels onder de Alpen, spoorwegcorridors en intermodale knoppunten tussen spoor, scheep- en luchtvaart. Er moet een correct evenwicht worden gevonden tussen een vanuit economisch oogpunt noodzakelijke ontwikkeling van de infrastructuur en even belangrijke planningsvereisten inzake milieu of andere beleidsdomeinen. De zogenaamde coöperatieve systemen op basis van communicatie tussen verschillende voertuigen onderling en tussen het voertuig en de infrastructuur kunnen de efficiëntie van verkeers-, veiligheids- en congestiebeheer op termijn aanzienlijk verbeteren. De wegeninfrastructuur moet over intelligentie beschikken om informatie uit te wisselen met voertuigen, en gegevens te verzamelen over de toestand van de weg, zoals de weersomstandigheden en eventuele ongevallen, zodat de coöperatieve systemen optimaal kunnen functioneren.

In andere delen van Europa, met name de perifere regio's en lidstaten, is de **ontsluiting** de grootste prioriteit. In het kader van de cohesie- en structuurfondsen zal de Unie medefinanciering blijven verlenen voor vervoersinfrastructuur om regio's die achterop hinken op het vlak van economische integratie of die met structurele handicaps te kampen hebben te ondersteunen. Terwijl de meeste nieuwe lidstaten een inhaalbeweging zullen maken om het gebrek aan investeringen in wegen en stedelijke infrastructuur weg te werken, zullen de perifere regio's en eilanden gebruik moeten maken van het potentieel van regionale luchthavens en scheepvaartverbindingen. De perifere gebieden kampen met een ernstig ontsluitingsprobleem, niet alleen ten aanzien van de continentale interne markt, maar ook naar hun eigen hinterland. Door een aantal beleidsinstrumenten en de verlening van staatssteun zouden de effecten van de perifere ligging kunnen worden gecompenseerd en de verbindingen worden verbeterd met de rest van de EU, met buurlanden en met derde landen.

→ Acties: aanmoedigen en zo nodig coördineren van de nodige investeringen in nieuwe en betere intelligente infrastructuur om bottlenecks weg te werken en de invoering van coöperatieve systemen voor te bereiden, intermodale oplossingen mogelijk te maken en perifere regio's en verafgelegen regio's te verbinden met het vaste land; een evenwichtige aanpak inzake ruimtelijke ordening waarborgen.

6.2. Alle financieringsbronnen aanwenden

De kostprijs van de 30 prioritaire TEN-projecten die in 2004 zijn aangewezen werd alleen reeds geraamd op ongeveer 250 miljard euro. De publieke financieringsmogelijkheden van de lidstaten blijven echter beperkt; de investeringen in vervoersinfrastructuur zijn in alle lidstaten teruggelopen en bedragen nu minder dan 1% van het BBP. Voorts voorzien de nieuwe financiële vooruitzichten voor de Unie voor de periode 2007-2013 slechts in een beperkte toename van het beschikbare budget voor de TEN.

Gelet op de beperkte beschikbare middelen, zal de medefinanciering van de EU moeten worden toegespitst op kritische grensoverschrijdende trajecten en de andere belangrijke bottlenecks op de prioritaire corridors. Voorts dienen de lidstaten het gebruik van de Europese structuur- en cohesiefondsen te optimaliseren om de financiering van vervoersinfrastructuur te ondersteunen. De EU fondsen zullen in de eerste plaats worden aangewend voor projecten die

de grootste toegevoegde waarde opleveren voor Europa en waarvoor een actieve samenwerking met nationale en andere financieringsinstanties is gewaarborgd. In de hele Unie zullen maatregelen inzake interoperabiliteit en grootschalige haalbaarheidsstudies worden gefinancierd. In het kader van het Marco Polo programma, waarvoor tot 2013 een budget van 450 miljoen euro is uitgetrokken, zal rechtstreekse steun worden verleend om alternatieve vervoerswijzen aan te bieden aan exploitanten op overbelaste wegen.

Er moeten ook een aantal nieuwe financieringsmechanismen worden ontwikkeld. Gebruikersheffingen zouden meer moeten bijdragen tot de financiering van de commercieel meest levensvatbare onderdelen van de vervoersnetwerken. Een gezamenlijk door de Europese investeringsbank en de Financiële vooruitzichten 2007-2013 van de EU gefinancierd leninggarantie-instrument met een liquiditeitsreserve van 1 miljard euro, zal naar verwachting voor 20 miljard euro aan bankleningen voor vervoersinfrastructuur kunnen mobiliseren. Door een actiever beroep op publiek-private samenwerking kan de uitvoering van projecten worden versneld, het rendement worden verbeterd en de druk op het budget van de overheid worden verlicht. Gezamenlijke initiatieven zoals JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) zullen de start van projecten vergemakkelijken.

→ Acties: maximaliseren van investeringen in trans-Europese infrastructuur van Europees belang door een beroep te doen op alle beschikbare financieringsbronnen, waaronder de TEN-begroting, de structuur- en cohesiefondsen en leningen op de kapitaalmarkt (via de Europese Investeringsbank, de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling en publiek-private samenwerking); en door gezamenlijke initiatieven voor de uitvoering van projecten.

6.3. Intelligente heffingen

De heffing van tol voor het gebruik van de infrastructuur wordt meer en meer gebruikelijk in Europa. Londen heeft bijvoorbeeld een congestieheffing ingevoerd, terwijl Duitsland onlangs het voorbeeld van andere lidstaten heeft gevolgd en een snelwegheffing heeft ingesteld voor commerciële voertuigen. De EU heeft onlangs een richtlijn inzake rekeningrijden aangenomen die het kader vormt voor de invoering van een modulaire tolheffing voor vrachtwagens op het trans-Europese netwerk. In het spoorvervoer vragen infrastructuurbeheerders een vergoeding voor het gebruik van het spoor.

Deze heffingssystemen hebben als doel de infrastructuur te financieren. Bovendien kan een heffing helpen om het verkeer te optimaliseren wanneer het niet mogelijk is de capaciteit van de infrastructuur uit te breiden. De heffingen kunnen variabel zijn om rekening te houden met milieu- of congestierisico's, met name in stedelijke gebieden of regio's met een kwetsbaar milieu. In dergelijke gebieden kan worden geopteerd voor andere vormen van capaciteitstoewijzing zoals ruiloperaties of transitrechten.

Overeenkomstig de richtlijn inzake rekeningrijden zal de Commissie uiterlijk op 10 juni 2008 een algemeen toepasbaar, transparant en compleet model voor de vaststelling van alle externe kosten voorstellen dat als basis kan dienen voor de toekomstige berekening van infrastructuurheffingen in samenhang met een effectbeoordeling van de internalisering van de externe kosten voor alle vervoersmodaliteiten. Er is behoefte aan een breed denkproces waarbij ook het spoorvervoer, luchtvaart, scheepvaart en stedelijk vervoer wordt meegenomen aangezien heffingen de verkeersstromen tussen de verschillende modaliteiten en de hele interne markt beïnvloeden. In het kader van deze denkoefening moet worden onderzocht hoe intelligente heffingssystemen de vervoersstromen kunnen helpen optimaliseren en tot een win-winsituatie kunnen leiden voor infrastructuurbeheerders (beter beheer en toewijzing van

middelen), gebruikers (kortere reistijden), en de hele maatschappij (vermindering van de negatieve effecten, zoals luchtverontreiniging). Intelligente heffingen zouden een correcte en niet-discriminerende prijs moeten waarborgen aan de gebruiker, inkomsten opleveren voor toekomstige investeringen, een oplossing bieden voor congestieproblemen en voorzien in kortingen voor milieuvriendelijker voertuigen en milieubewust rijgedrag. Ten slotte moet bij intelligente heffingsystemen rekening worden gehouden met de totale lasten voor burgers en bedrijven; daarom moet bij de analyse van de behoeften inzake heffing ook rekening worden gehouden met belastingssystemen waarbij duurzame mobiliteit niet wordt gestimuleerd.

→ Acties: op gang brengen van een breed denk- en raadplegingsproces over intelligente infrastructuurheffingen en ontwikkelen van een Europese methodologie voor infrastructuurheffing op grond van de richtlijn inzake rekeningrijden.

7. INTELLIGENTE MOBILITEIT

Omwille van de hoge kosten en de lange planningsprocedures, of door milieuomstandigheden en ruimtegebrek, kan nieuwe infrastructuur niet voor alle congestie- en ontsluitingsproblemen een oplossing bieden. Bij het streven naar een optimaal gebruik van de bestaande vervoerscapaciteit, gaan de belangen van de industrie om de kosten te drukken hand in hand met het algemeen belang van een duurzaam financieel en milieubeleid. Maatregelen zoals een verbetering van de bezettingsgraad, mogelijk maken en bevorderen van overslag op spoorvervoer en scheepvaart voor vervoer over lange afstand, optimalisering van routing en planning, dragen allemaal bij tot meer mobiliteit, terwijl ze de milieu-impact per vervoerde goedereneenheid terugdringen.

7.1. Vervoerslogistiek

Door de ontwikkeling van complexe logistieke ketens wil de sector efficiënter gebruik maken van de bestaande infrastructuur en voertuigen. De invoering daarvan is mogelijk dankzij geavanceerde informatie- en communicatietechnologieën, die faciliteiten bieden om intelligente logistiek te creëren. De trend naar geïntegreerde logistieke bedrijven moet worden ondersteund door een overheidsbeleid dat een optimaal gebruik en combinatie (intermodaliteit) van verschillende vervoerswijzen mogelijk maakt. Het kan gaan om het wegwerken van wettelijke belemmeringen voor intermodaal vervoer tot het stimuleren van opleiding en de uitwisseling van beste praktijken binnen de EU, het bevorderen van standaardisering en interoperabiliteit tussen vervoersmodaliteiten en investeringen in overslagpunten. De aanpassing van de afmetingen van containers en voertuigen aan de eisen van intelligente logistiek is één van de elementen die moeten worden overwogen.

→ Acties: ontwikkelen van een kaderstrategie voor goederenlogistiek in Europa, een ruime consultatie en ten slotte een actieplan.

7.2. Intelligente vervoerssystemen

Op lange termijn is er geen enkele reden waarom alleen vliegtuigen zouden worden uitgerust met geavanceerde communicatiesystemen, navigatieapparatuur en automatisering en dat niet het geval zou zijn voor schepen, treinen of auto's. Nieuwe technologieën die binnenkort op de markt zullen komen, zullen de burger nieuwe diensten bieden en een beter real-time beheer van verkeersbewegingen en –capaciteit mogelijk maken, alsmede tracking en tracking van stromen voor milieu- en veiligheidsdoeleinden. Naast de duidelijke voordelen voor

vervoersexploitanten en hun klanten zullen de nieuwe systemen de overheid snel en gedetailleerd informeren over de noden inzake infrastructuur en onderhoud. Ze zullen niet alleen zorgen voor meer rijcomfort maar ook voor meer veiligheid en beveiliging en voor een duurzamer milieu door af te rekenen met verspilling in het vervoer. Er wordt een toezichtautoriteit voor Galileo opgericht; het Galileo satellietstelsel zal vanaf 2010 operationeel zijn en navigatiesignalen bieden in combinatie met communicatiesystemen vanop de grond of via satelliet. De ontwikkeling van een open Europese architectuur zal de interoperabiliteit waarborgen alsmede een flexibele ontwikkeling van toekomstige applicaties voor alle vervoersmodaliteiten.

Er zijn reeds enkele initiatieven genomen, zoals het initiatief voor de "intelligente auto"²⁷ om nieuwe voertuigtechnologieën te ondersteunen door coördinatie van de acties van de verschillende actoren (het eSafety forum), onderzoek naar intelligente voertuigsystemen en bewustmaking van gebruikers, en het SESAR-programma om de modernste technologieën voor het beheer van het luchtverkeer te introduceren in het kader van het eengemaakte Europese luchtruim. Het SESAR-programma zal de milieu-impact van de luchtvaart verminderen, de veiligheid verbeteren, de werkgelegenheid bevorderen en markten openen voor Europese luchtvaarttechnologie. ERTMS zal in het spoorvervoer vergelijkbare voordelen opleveren. Het systeem zal de interoperabiliteit tussen de nationale netten verbeteren, een essentiële voorwaarde voor doeltreffend spoorverkeer over lange afstand. De belangrijkste Europese binnenvaartcorridors worden reeds uitgerust met River Information Services (RIS). De EU investeert aanzienlijke financiële middelen in deze systemen en ondersteunt de invoering ervan met de nodige regelgeving.

Toekomstige acties zullen gebruik maken van de opportuniteiten voor publiek-private samenwerking voor de ontwikkeling en demonstratie van nieuwe technologieën waaronder een schoner luchtvervoer (het "Clean Sky" JTI) en schoner vervoer over land (JTI inzake H₂ en brandstofcellen).

→ Acties: voortzetting van programma's inzake intelligente mobiliteit in het wegvervoer (Initiatief voor de intelligente auto en eSafety), de luchtvaart (SESAR), het spoorvervoer (ERTMS) en voor de waterwegen (RIS en SafeSeaNet); Optimaal gebruik maken van de Galileo navigatiesignalen, ontwikkelen van verdere initiatieven voor de scheepvaart ("e-maritime") en start van een grootschalig programma voor de invoering van intelligente wegeninfrastructuur.

8. DE MONDIALE DIMENSIE

Het internationaal karakter is inherent aan de vervoerssector. Enerzijds moet die externe dimensie goed worden geïntegreerd in het algemene vervoersbeleid van de EU; anderzijds moet het vervoersbeleid deel uitmaken van een breder partnerschap met derde landen en organisaties.

Het is in het gemeenschappelijk belang van de EU-lidstaten om internationale regelingen te ontwikkelen die sterke garanties bieden inzake veiligheid en beveiliging en waarbij strenge normen worden gehanteerd inzake de bescherming van het milieu en arbeidsomstandigheden.

²⁷ COM(2006)59 def. Mededeling over het initiatief "De intelligente auto" - "ICT-promotie ten behoeve van slimmere, veiligere en schonere voertuigen".

De EU is wereldleider inzake vervoersregelgeving en kan haar know-how en beste praktijken in het buitenland promoten. Enkele succesvolle recente voorbeelden zijn de overeenkomst binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om een verbod in te stellen op het gebruik van enkelwandige olietankschepen en de overeenkomst binnen de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) inzake arbeidsomstandigheden in de scheepvaart. Een ander voorbeeld is de mogelijke wereldwijde toepassing van emissieregels - eventueel aangevuld met een regeling inzake emissiehandel - op de luchtvaart waarbij de EU een prominente rol zal spelen in de komende besprekingen binnen de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

De EU is tevens een toonaangevende leverancier van vervoersdiensten, -uitrusting en – technologie. Europese bedrijven controleren 30% van het luchtverkeer in de wereld en 40% van de scheepsvloot. Vervoersuitrusting vertegenwoordigt 16% van de uitvoer van de Unie. Er bestaat internationale concurrentie in een groot aantal vervoerssectoren, in het bijzonder in de lucht- en de scheepvaart. De convergentie tussen Europese en internationale normen opent markten voor Europese technologie in de luchtvaart-, scheepvaart- en spoorwegsector (zoals Galileo, SESAR en ERTMS), op het gebied van schone aandrijving en talrijke andere domeinen. Toegang tot buitenlandse dienstenmarkten en openbare aanbestedingen zijn van cruciaal belang voor de Europese transportindustrie.

Europese transportbedrijven botsen vaak op invoer- of investeringsbelemmeringen in derde landen. De vermindering of afschaffing van deze marktbelemmeringen is uiterst belangrijk om onze operatoren de kans te bieden eerlijk en doeltreffend te concurreren in het buitenland. De lopende Doharonde van de WTO biedt een multilaterale gelegenheid om een aantal van deze beperkingen aan te pakken en een aantal bilaterale overeenkomsten zijn reeds in voorbereiding.

De meeste initiatieven op het gebied van internationale samenwerking zijn gestart vóór de invoering van de interne markt en de EU is nog niet of niet sterk vertegenwoordigd in een aantal internationale organisaties of fora. In een aantal gevallen zijn een lidmaatschap van de EU van internationale samenwerkingsverbanden en bilaterale betrekkingen tussen de EU en haar belangrijkste handelspartners de meest doeltreffende manier om de gecoördineerde belangen van de EU en haar lidstaten te vertegenwoordigen. De internationale vervoersmarkt vergt een samenhangende aanpak ten aanzien van de buitenwereld om ons gemeenschappelijk beleid niet in het gedrang te brengen. Samen als EU hebben de lidstaten een groter gewicht.

De uitbreiding heeft belangrijke gevolgen gehad voor het vervoer. Een aantal internationale samenwerkingsverbanden, bv. inzake wegvervoer en de binnenvaart, bestaan hoofdzakelijk of uitsluitend uit EU-lidstaten en buurlanden waarmee de EU reeds nauwe banden onderhoudt, die een stuk verder gaan dan de traditionele internationale samenwerking. De kustvaart is een belangrijke vervoerswijze aan het worden voor vervoer binnen de EU, maar valt nog steeds onder regelgeving die wereldwijd wordt vastgesteld. Op deze gebieden is een herziening van de internationale mechanismen misschien nodig om beter aan te sluiten bij de huidige realiteit op het Europese continent en het kwetsbare *acquis* van regionale en continentale samenwerking te beschermen en verder te ontwikkelen.

De Europese betrekkingen met kandidaat-lidstaten, landen in het stabilisatie- en associatieproces, partners binnen het Europees nabuurschapsbeleid (ENP) en Rusland zijn van bijzonder strategisch belang. Samenwerking inzake vervoer en convergentie van de wetgeving, onder meer op basis van het actieplan in het kader van het ENP, zal helpen om de nodige verbindingen tot stand te brengen tussen de belangrijkste vervoersassen rekening

houdend met de economische, milieutechnische en sociale dimensie. De EU ondersteunt tevens een aantal regionale initiatieven die grenzen van het ENP-terrein overschrijden, met name in het kader van TRACECA of het Baku-initiatief. De praktische werkzaamheden die in de luchtvaartsector worden uitgevoerd worden voortgezet en uitgebreid tot de andere vervoersmodaliteiten. Voor de andere dan de buurlanden van de Unie, is het buitenlands beleid gedifferentieerd en afgestemd op de belangrijkste handelspartners van de Unie. Op andere gebieden, zoals Azië, Afrika en Latijns-Amerika ondersteunt de EU regionale samenwerkingsverbanden om te concurreren.

→ Acties: voortzetten van de ontwikkeling van een gedifferentieerde Europese samenwerking en beleid inzake vervoer en opzetten van een industriële dialoog met de belangrijkste handelspartners en regionale samenwerkingsverbanden, onder meer door het sluiten van overeenkomsten; voortzetting van de ontwikkeling van buitenlandse betrekkingen inzake de vliegtuigbouw op de volgende luchtvaartovereenkomst tussen de EU en de VS; promoten van belangrijke Europese industriële projecten; verder ontwikkelen van samenwerking; op basis van een beoordeling geval per geval de interactie met internationale samenwerkingsverbanden evalueren, gaande van een betere beleidscoördinatie via een waarnemersstatus tot EU-lidmaatschap van relevante internationale organisaties of zelfs een bijzondere verhouding tussen de EU en dergelijke organisaties; ontwikkelen van een strategisch kader voor de verlenging van de hoofdasen van de interne vervoersmarkt en het Europees netwerk tot buurlanden die dat wensen.

9. CONCLUSIE: EEN NIEUWE AGENDA

1992 was niet alleen het jaar waarin de interne markt werd voltooid, maar ook dat waarin het vervoersbeleid op de rails werd gezet. Pakweg 15 jaar later wordt de geliberaliseerde interne vervoersmarkt en de Europese mobiliteit werkelijkheid. Het Europese vervoersbeleid is in deze periode versterkt en de Unie heeft haar positie als wereldleider in veel sectoren kunnen handhaven of versterken. De opeenvolgende uitbreidingen hebben deze positie mee versterkt en geconsolideerd.

De algemene doelstellingen van het vervoersbeleid blijven dezelfde: een concurrerende, beveiligde, veilige en milieuvriendelijke mobiliteit, overeenkomstig de herziene Lissabonagenda voor groei en werkgelegenheid en de herziene strategie voor duurzame ontwikkeling. De beleidsinstrumenten inzake vervoer dienen te evolueren om rekening te houden met de verworven ervaring en aan te sluiten bij de evoluerende industriële, politieke en internationale context. Door de toenemende internationale concurrentie, maar ook de economische groei die beneden de verwachtingen blijft, is het nog moeilijker geworden om duurzame mobiliteit te waarborgen.

In deze tussentijdse evaluatie wordt gepleit voor een veelzijdig en holistisch vervoersbeleid. Het toekomstige beleid blijft gebaseerd op de witboeken van 1992 en 2001, maar op heel wat gebieden zullen de Europese maatregelen niet volstaan. Er is op nationaal, regionaal en lokaal niveau behoefte aan wederzijds complementaire acties van zowel de overheid als burgers en bedrijven zelf. Een permanente dialoog is derhalve cruciaal. Toekomstige maatregelen, waaronder de tenuitvoerlegging van reeds in het witboek van 2001 aangekondigde maatregelen die nog niet werden uitgevoerd, zullen worden genomen op basis van een brede dialoog met alle betrokken actoren.

Het Europees beleid inzake duurzame mobiliteit moet gebruik maken van een groter aantal beleidsinstrumenten waarbij eventueel wordt gestreefd naar een overschakeling op milieuvriendelijker vervoerswijzen, met name op lange afstand, in stedelijke gebieden en op corridors die met congestie kampen. Tegelijk moet elke vervoerswijze worden geoptimaliseerd. Alle vervoerswijzen moeten milieuvriendelijker, veiliger en zuiniger worden. Ten slotte zal **co-modaliteit**, d.i. een efficiënt gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie daarvan, leiden tot een optimaal en duurzaam gebruik van middelen. Deze benadering waarborgt het best een sterke mobiliteit én een degelijke bescherming van het milieu.

Bijlage I bevat een indicatieve planning voor de belangrijkste acties die de volgende jaren moeten worden uitgevoerd. Deze acties beogen een integratie van een globale visie inzake investeringsbehoeften, regelgeving, gedifferentieerde oplossingen, waaronder maatregelen op vrijwillige basis, technologische innovatie, de ontwikkeling van infrastructuur en internationale regelingen teneinde een Europese toegevoegde waarde te creëren bij de aanpak van mobiliteitsproblemen. Er zal gebruik gemaakt worden van opportuniteiten voor publiek-private samenwerking in de vervoerssector om de ontwikkeling en demonstratie van nieuwe technologieën en infrastructuur te ondersteunen. De problemen kunnen het gevolg zijn van infrastructurele bottlenecks, de perifere ligging van een aantal regio's, congestie, energievoorziening, sociale aspecten of veiligheidsoverwegingen of zijn gekoppeld aan het streven naar een milieuvriendelijker vervoer. Een beter EU-kader waarbij het regionaal beleid en het cohesiebeleid worden gecombineerd, een aangepast kader voor betere en intelligente infrastructuurheffingen en gedifferentieerde oplossingen voor specifieke problemen in bepaalde steden, regio's of langs bepaalde corridors zou een stap voorwaarts kunnen betekenen. In deze context zou het globale EU-kader kunnen helpen om te komen tot gedifferentieerde en op regionaal niveau ambitieuzere oplossingen zonder afbreuk te doen aan het noodzakelijke ruimere EU-kader inzake mobiliteit in een eengemaakte markt en aan de rol van de EU als mondiale speler.

De beleidslijnen die in deze mededeling worden beschreven zullen worden verfijnd op basis van publieke raadplegingen en diepte-evaluaties alvorens beslissingen te nemen over specifieke maatregelen. Voorts zullen ze na verloop van tijd worden bijgestuurd rekening houdend met de veranderende context en opgedane ervaring.

BIJLAGE 1

Werkboek – selectie van de belangrijkste acties

2006

- Wegvervoer: evaluatie van de interne markt
- Spoorwegvervoer: acties om technische belemmeringen inzake interoperabiliteit en de wederzijdse erkenning van uitrusting weg te werken; programma ter promotie van goederencorridors per spoor binnen de vervoerslogistiek
- Luchtvaart: evaluatie van de liberaliseringsmaatregelen in de luchtvaart; maatregelen inzake luchthavengelden en -capaciteit
- Logistiek: strategie inzake goederenlogistiek en een ruim debat over mogelijke Europese maatregelen
- Galileo: zoeken naar mogelijke toekomstige toepassingen
- Beveiliging: strategie voor kritische infrastructuur
- Verslag inzake de tenuitvoerlegging van de richtlijn van 2003 inzake biobrandstoffen
- Energieverbruik in het vervoer: actieplan voor energie-efficiëntie en een stappenplan voor hernieuwbare energie
- Internationale organisaties: denkproces over een betere vertegenwoordiging van de Europese belangen in internationale organisaties zoals de IMO en de ICAO dankzij een aantal beleidsinstrumenten

2007

- Stedelijk vervoer: groenboek
- Logistiek: vaststelling van een actieplan
- Intelligente infrastructuurheffing: voorbereidend onderzoek en raadpleging, overleg met betrokken actoren
- rapporten over vervoersscenario's met een horizon van 20 en 40 jaar
- Wegvervoer: evaluatie van de regelgeving inzake arbeidsomstandigheden
- Spoorwegvervoer: rail market monitoring met inbegrip van indicatoren
- Binnenvaart: start van de tenuitvoerlegging van het NAIADES-actieplan
- Scheepvaart: Europees havenbeleid
- Luchtvaart: evaluatie en aanvulling van kader voor het eengemaakte luchtruim en oprichting van SESAR-onderneming
- Trans-Europese netwerken: vaststelling van het meerjareninvesteringsprogramma tot 2013
- Passagiersrechten: onderzoeken van minimumnormen voor busvervoer
- Veiligheid: eerste Europese dag van de verkeersveiligheid
- Globale dimensie: strategie voor de integratie van de buurlanden van de EU in de interne vervoersmarkt

- Beveiliging: strategie voor het vervoer over land en het openbaar vervoer
- Energieverbruik in het vervoer: strategisch technologieplan voor energie
- Eerste oproep van het 7^e kaderprogramma van RTD

2008

- Scheepvaart: Witboek inzake een eengemaakte Europese maritieme ruimte
- Intelligente infrastructuurheffing: Europese methodologie voor infrastructuurheffing
Stedelijk vervoer: follow-up van het groenboek
- start van een grootschalig programma voor de marktintroductie van intelligente wegvervoerssystemen en de voorbereiding van infrastructuur voor coöperatieve systemen
- Beveiliging: evaluatie van de regels in de lucht- en scheepvaart; onderzoeken van beveiligingsregels voor het vervoer over land

2009

- Grootschalig programma voor groende aandrijving
- Globale dimensie: Europees lidmaatschap van internationale organisaties
- Scheepvaart: invoering van “e-maritime” systemen
- Galileo: start van de concessie
- ERTMS: invoering op bepaalde corridors

Permanente maatregelen

- Interne markt: de werking van de EU-regelgeving waarborgen voor alle vervoerswijzen
- Energieverbruik in het vervoer: verbeteren van de energie-efficiëntie en versnelde ontwikkeling en invoering van alternatieve brandstoffen
- Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden: bevorderen van sociaal overleg; promoten van transportberoepen en opleiding
- Veiligheid: bevorderen van de verkeersveiligheid via het voertuigontwerp, onderzoek en technologie, infrastructuur en gedrag en voortzetting van de initiatieven voor de “intelligente auto” en eSafety
- Infrastructuur: een evenwichtige aanpak inzake ruimtelijke ordening waarborgen. Alle financieringsbronnen aanwenden
- Technologie: O&O en steun voor de verspreiding, exploitatie en marktintroductie
- Galileo: oprichten van de Toezichthoudende Autoriteit Galileo
- Globale dimensie: ontwikkelen van buitenlandse betrekkingen via bilaterale overeenkomsten en multilaterale fora; ontwikkelen van een gemeenschappelijke Europese luchtvaartruimte
- Governance: consolideren van de Europese agentschappen voor veiligheid in het vervoer en ontwikkelen van hun taken

BLJLAGE 2

de vervoersector – feiten en prognoses

Deel 1: Belangrijkste gegevens en recente evolutie per vervoersmodaliteit - algemene gegevens

<u>Wegvervoer</u>	<u>Spoorvervoer</u>																
<p>- rechtstreekse werkgelegenheid: ongeveer 1,7 miljoen in het personenvervoer (bus, touringcar, taxibedrijven); 2,6 miljoen in het goederenvervoer</p> <p>- aandeel in het totale goederenvervoer: 44% (licht stijgend)</p> <p>- aandeel in het totale personenvervoer: ongeveer 84% (76% auto, 8% touringcar en bus)</p> <p>- groei tussen 1995 en 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">• goederenvervoer: + 35• personenvervoer: auto +19%; touringcar en bus +5%. <p>- bijzonder sterke groei in de EU-10:</p> <table border="1"><caption>Road freight transport growth 2000-2004 (%)</caption><thead><tr><th></th><th>national</th><th>international</th><th>total</th></tr></thead><tbody><tr><td>EU-15</td><td>8.3</td><td>16.9</td><td>10.5</td></tr><tr><td>EU-10</td><td>16.6</td><td>47.7</td><td>31.8</td></tr><tr><td>EU-25</td><td>9.0</td><td>23.0</td><td>12.9</td></tr></tbody></table> <p>- aandeel in het totale energieverbruik: 25.2%</p> <p>- voertuigefficiëntie in toe/miljoen ton km of toe/miljoen passagiers km: vrachtwagens 72.4, auto's 37.8, openbaar wegvervoer 14.5</p>		national	international	total	EU-15	8.3	16.9	10.5	EU-10	16.6	47.7	31.8	EU-25	9.0	23.0	12.9	<p>- rechtstreekse werkgelegenheid: ongeveer 1,2 miljoen</p> <p>- aandeel in het totale goederenvervoer: 10% (licht dalend)</p> <p>- aandeel in het totale personenvervoer: ongeveer 7% (6% interstedelijke trein, 1% stadstram en metro)</p> <p>- groei tussen 1995 en 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">• goederenvervoer: +6% (+15% in de EU-15, -9 in de EU-10);• personenvervoer: +9% (+8% voor interstedelijke treinen, +14% voor het stadsvervoer (tram en metro)) <p>- het aandeel van nieuwe bedrijven op de spoorwegmarkt bedraagt inmiddels ongeveer 10% (uitgedrukt in gepresteerde ton km)</p> <p>- hogesnelheidstreinen vertegenwoordigden in 2004 21,5% van het interstedelijk spoorvervoer</p> <p>- aandeel in het totale energieverbruik: 0.8%</p> <p>- voertuigefficiëntie in toe/miljoen ton km of toe/miljoen passagiers km: passagiers: 16,0; goederen: 5,5</p>
	national	international	total														
EU-15	8.3	16.9	10.5														
EU-10	16.6	47.7	31.8														
EU-25	9.0	23.0	12.9														
<u>Scheepvaart</u>	<u>Luchtvaart</u>																
<p>- rechtstreekse werkgelegenheid: ongeveer 200 000, waarvan ongeveer 80% in de zeevaart en 20% in de binnenvaart</p> <p>- aandeel in het totale goederenvervoer: 42% (zeevaart binnen de EU: 39%; binnenvaart: 3%; allebei nagenoeg stabiel)</p> <p>- aandeel in het totale personenvervoer: minder dan 1% van het personenvervoer binnen de EU; loopt lichtjes terug</p> <p>- groei tussen 1995 en 2004: goederenvervoer: +29% (+31% voor de zeevaart binnen de EU, +9% voor de binnenvaart)</p> <p>- gemiddelde jaarlijkse groei van mondiaal containervervoer tussen 2001 en 2004: 13.5%</p> <p>- aandeel (van de binnenvaart) in het totale energieverbruik: 0.5%</p> <p>- voertuigefficiëntie (van de binnenvaart) in toe/miljoen ton km: 17.5</p>	<p>- rechtstreekse werkgelegenheid: ongeveer 400 000</p> <p>- aandeel in het totale goederenvervoer: 0,1% uitgedrukt in ton km voor verkeer binnen de EU</p> <p>- aandeel in het totale personenvervoer: 8% (alleen vluchten binnen de EU; sterke groei)</p> <p>- groei tussen 1995 en 2004: +55% voor het passagiersvervoer binnen de EU</p> <p>- marktaandeel van low-costmaatschappijen in geregelde lijndiensten binnen de EU (uitgedrukt in aangeboden stoelen): 25% in 2005</p> <p>- toename van het aantal routes binnen de EU: + 100% tussen 1992 en 2004</p> <p>- aandeel in het totale energieverbruik: 4.0%</p>																

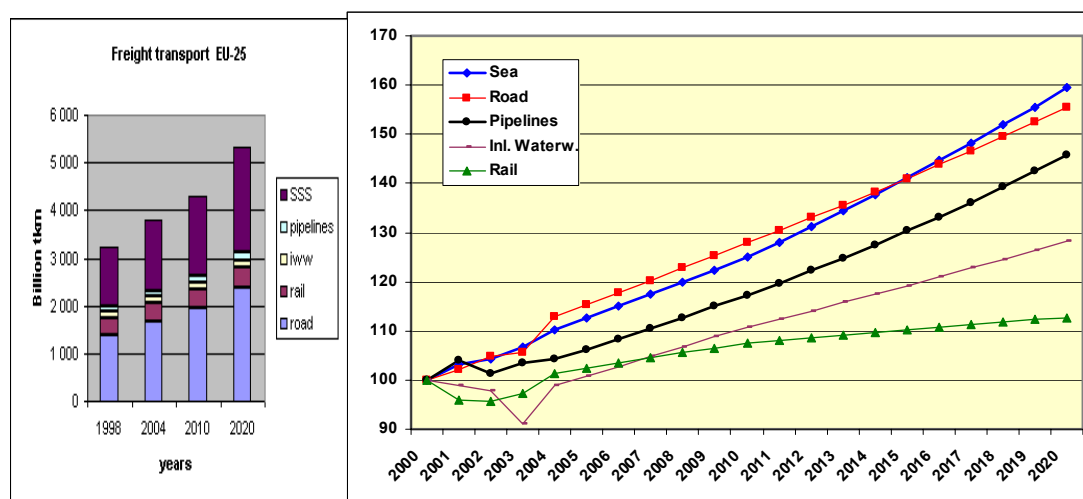
Bron: EU Energy and Transport in Figures; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

Deel 2: Prognoses inzake vervoersvolume en modal split
(op basis van de ASSESS-studie)

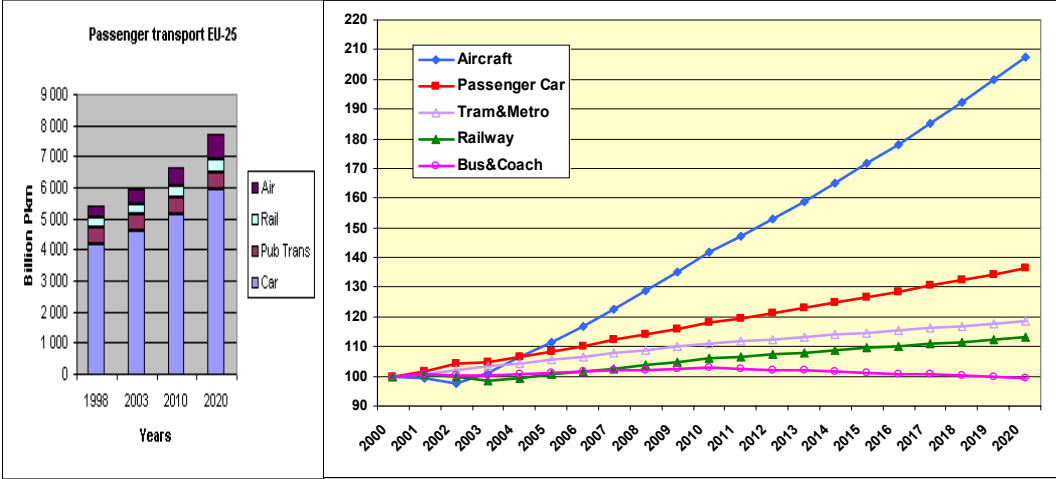
Tabel 2-1: Belangrijkste verwachte trends als referentie

Meest waarschijnlijke toename van de vervoersactiviteit in de EU25 tussen 2000 en 2020	
- BBP	52%
- Totale goederenvervoer	50%
- Totale passagiersvervoer	35%
- Goederenvervoer via de weg	55%
- Goederenvervoer per spoor	13%
- Korte vaart	59%
- Binnenvaart	28%
- Auto	36%
- Personenvervoer per spoor	19%
- Luchtvaart	108%

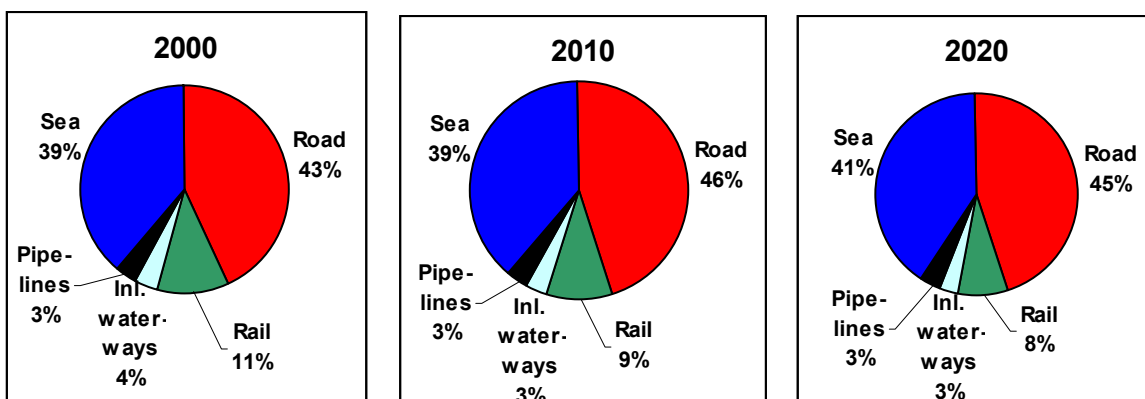
Grafiek 2-1:
Verwachte groei van het goederenvervoer per vervoersmodaliteit (2000=100)



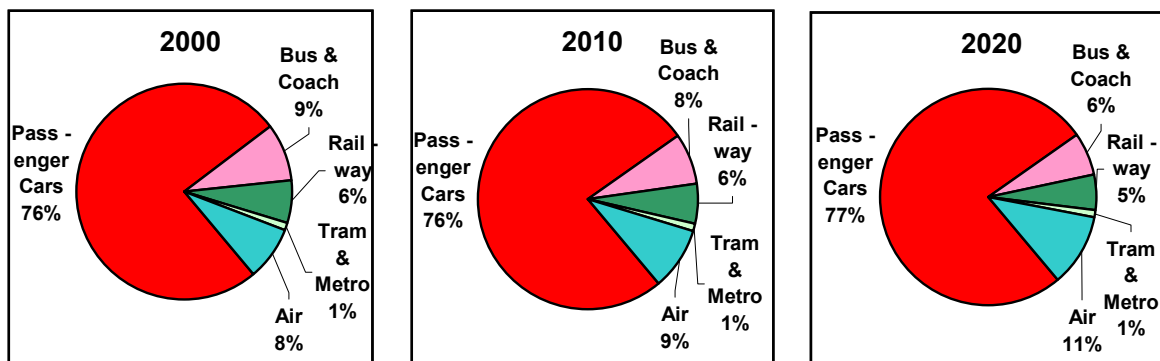
Grafiek 2-2:
Verwachte groei van het personenvervoer per vervoersmodaliteit (2000=100)



Grafiek 2-3:
Evolutie van de modal split in het goederenvervoer (2000-2020):

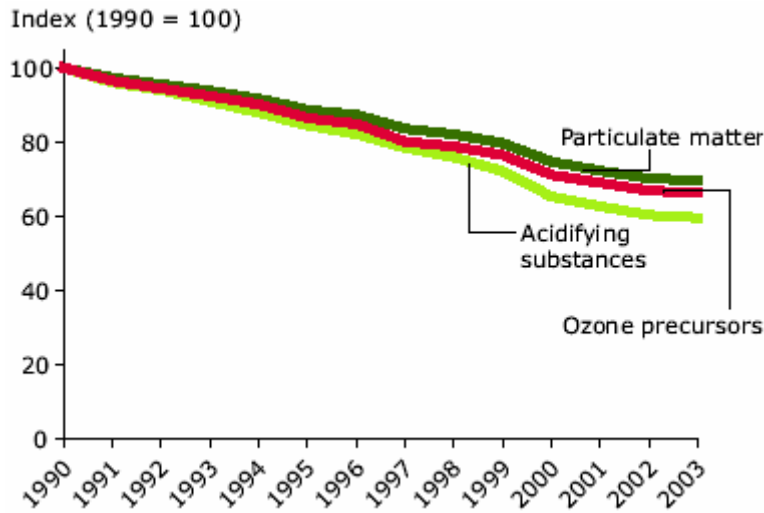


Grafiek 2-4:
Evolutie van de modal split in het personenvervoer (2000-2020):



Deel 3: Vervoer en milieu

Grafiek 3-1:
Evolutie van emissies van luchtvervuilende stoffen door vervoer (1990-2003)



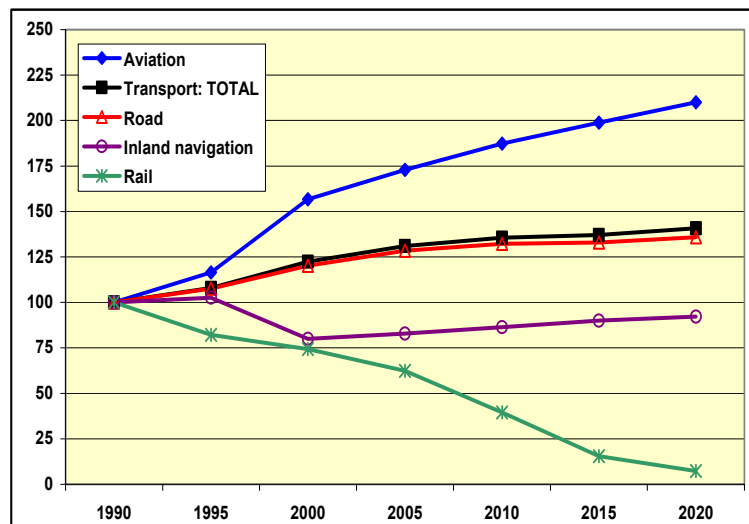
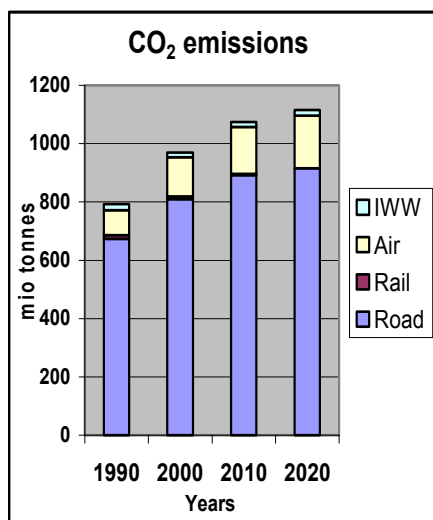
Noot: Deeltjes: PM₁₀;

verzurende stoffen: NO_x NMVOCs;

Ozonprecursoren: SO_x, NO_x, NH₃.

Bron: Europees milieubureau: TERM 2005 Rapport

Grafiek 3-2:
Verwachte evolutie van de CO₂-uitstoot per vervoersmodaliteit (1990=100)

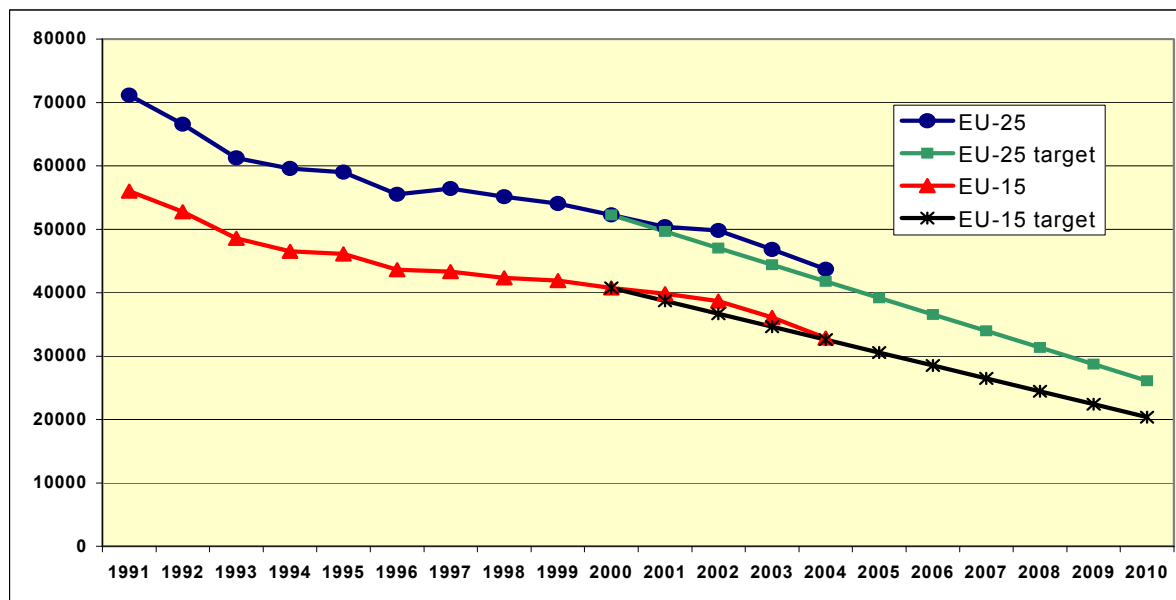


Bron: PRIMES model.

Deel 4: Verkeersveiligheid

Grafiek 4-1:

Aantal verkeersdoden in de EU: dalende trend, maar nog steeds te hoog



Bron: CARE-gegevensbank; doelstellingen uit het witboek vervoer van 2001.

BIJLAGE 3 Effectbeoordeling