

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de transitie naar een duurzaam vervoerssysteem voor de lange termijn**(verkennend advies op verzoek van het Zweedse voorzitterschap)**

(2023/C 228/11)

Rapporteur: **Stefan BACK**Corapporteur: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Raadpleging	Zweeds voorzitterschap van de Raad, 14.11.2022
Rechtsgrond	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
	Verkennend advies
Besluit van de voltallige vergadering	14.12.2022
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	12.4.2023
Goedkeuring door de voltallige vergadering	27.4.2023
Zitting nr.	578
Stemuitslag	
(voor/tegen/onthoudingen)	159/0/1

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. De transitie naar een duurzaam vervoerssysteem op lange termijn moet zodanig worden uitgevoerd dat burgers en bedrijven — inclusief de industrie en de vervoerssector — instemmen met zowel de doelstelling van 90 % emissiereductie in de vervoerssector tegen 2050 als met de middelen die worden gebruikt om die doelstelling te bereiken.

1.2. Om dit voor elkaar te krijgen, moet de transitie zodanig worden uitgevoerd dat burgers en bedrijven deze in financieel, sociaal en praktisch opzicht aanvaardbaar achten en derhalve bereid zijn deze actief te ondersteunen. Anders is er een gerede kans dat de plannen niet alleen mislukken, maar dat er in het ergste geval ook nog sociale onrust ontstaat.

1.3. Om de transitie te doen slagen moet naar onze mening aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- het bedrijfsleven moet het gevoel hebben dat het niet met buitensporige kosten wordt opgezadeld en dat het concurrentievermogen behouden blijft, niet alleen binnen de EU;
- werknemers moeten de transitie als aanvaardbaar ervaren en de mogelijkheid krijgen om zich op een sociaal aanvaardbare manier aan de nieuwe arbeidsomstandigheden aan te passen;
- burgers, zowel in steden als op het platteland, moeten tegen redelijke kosten en onder goede algemene voorwaarden kunnen rekenen op toegankelijkheid en mobiliteit.

1.4. Terwijl er algemene overeenstemming lijkt te bestaan over de doelstelling voor 2050 lijkt er minder consensus te heersen over de manieren en middelen die tot dusver zijn voorzien om die doelstelling te bereiken. Dit geldt bijvoorbeeld voor het zware vervoer, waar de elektrificatiemogelijkheden zeer beperkt blijken te zijn en de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen onvoldoende.

1.5. Bij gebruik van hernieuwbare energie in het vervoer moet rekening worden gehouden met de verschillende soorten hernieuwbare energie en de verschillende bronnen daarvan, teneinde onafhankelijk te zijn van de gekozen leveranciers en landen. Er moet ook rekening worden gehouden met de afhankelijkheid van grondstoffen en onderdelen die bij de productie van elektrische auto's worden gebruikt.

1.6. De ontwikkeling van multimodaliteit is van essentieel belang om elke vervoerswijze ten volle te benutten, met inbegrip van de nieuwe emissievrije vervoerswijzen. Digitalisering, optimalisering van de capaciteit en coördinatie zullen ertoe bijdragen dat het vervoer een coherent systeem wordt.

1.7. Vervoersinfrastructuur, en met name infrastructuur voor de distributie van alternatieve brandstoffen, investeringen en een efficiënt gebruik van de infrastructuur zijn een voorwaarde voor veranderingen in het vervoer, ook wat betreft de toegankelijkheid van het vervoer, het gebruik van schone brandstoffen, de integratie van vervoerswijzen, de toepassing van innovaties en nieuwe vervoerswijzen. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) benadrukt de kwestie van de samenhang tussen het tijdschema voor de invoering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en waterstof en de termijnen voor de uitvoering van het TEN-V-netwerk, en het stilzwijgen van de EU-wetgeving over plattelandsgebieden die niet onder het TEN-V vallen.

1.8. Om de verschillende landen in staat te stellen het vervoer duurzaam te ontwikkelen, moet rekening worden gehouden met hun specifieke kenmerken en voorkeuren.

1.9. De duurzame ontwikkeling van het vervoer, zoals uiteengezet in EU-documenten, kan door externe factoren in gevaar worden gebracht, maar de beoogde veranderingen moeten worden aangemoedigd om ervoor te zorgen dat de resultaten op een aanvaardbare manier kunnen worden bereikt.

1.10. Sociaal duurzaam vervoer moet toegankelijk, inclusief en betaalbaar zijn om het probleem van mobiliteitsarmoede te voorkomen. Het EESC meent dat het openbaar vervoer een sleutelrol heeft in het transformatieproces. Het inclusieve karakter ervan maakt het mogelijk zowel milieudoelstellingen als sociale doelstellingen te verwezenlijken.

1.11. Zonder werknemersparticipatie, die momenteel in de sector te wensen overlaat, zal de transformatie niet slagen. Daarom is het belangrijk dat de vervoersector naam maakt met hoogwaardige banen, hetgeen werken in de vervoersector aantrekkelijker zou maken. Sociale dialoog en collectieve onderhandelingen zijn in dit verband van cruciaal belang.

1.12. Het EESC benadrukt het belang van breed overleg met alle betrokkenen en van bewustmaking in alle fasen van de transitie.

2. Achtergrond

2.1. Het Zweedse voorzitterschap heeft gevraagd om een verkennend advies over de transitie naar een duurzaam vervoerssysteem op lange termijn.

Het advies moet worden gezien tegen de achtergrond van de ambitieuze doelstellingen van de Green Deal (een vermindering met 90 % van de CO₂-emissies van het vervoer tegen 2050 en met 55 % tegen 2030), die worden uitgevoerd via het "Fit for 55"-pakket. Een en ander zal ook de veiligheid ten goede komen.

2.2. Zoals is overeengekomen, moet tegen 2030 een vermindering van de CO₂-uitstoot met 55 % voor auto's en met 50 % voor bestelwagens worden bereikt en met 100 % voor nieuwe auto's en bestelwagens tegen 2035. De Commissie is van plan voertuigen met CO₂-neutrale brandstoffen na 2035 toe te staan en het sociale en economische effect van de overeenkomst in 2026 te beoordelen.

Andere belangrijke voorstellen die relevant zijn voor het vervoersgedeelte van het "Fit for 55"-pakket waarover dialoogovereenkomsten zijn bereikt, betreffen de handel in emissierechten voor onder meer het wegvervoer, de luchtvaart en het maritiem vervoer, en een herziening van de richtlijn inzake hernieuwbare brandstoffen en de verordening inzake infrastructuur voor de distributie van hernieuwbare brandstoffen (AFIR).

2.3. In december 2021 is een voorstel voor een herziening van de verordening met richtsnoeren voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) ingediend, dat gericht is op een snellere en efficiëntere aanleg van het netwerk en op het bevorderen van duurzaamheid, alsook een mededeling over stedelijke mobiliteit en een voorstel over IT-communicatie. Tijdens de Raad Vervoer in december 2022 hebben de EU-ministers overeenstemming bereikt over een gemeenschappelijke aanpak van het TEN-T-voorstel.

2.4. Het werkprogramma van de Commissie voor 2023 omvat een vergroeningspakket voor het goederenvervoer, met herzieningen van de richtlijn inzake gewichten en afmetingen voor zware voertuigen en de richtlijn inzake gecombineerd vervoer.

2.5. In maart 2023 heeft de Commissie een mededeling gepubliceerd over een Europese waterstofbank, gericht op financiering.

2.6. Voor 2023 is een mededeling over een gemeenschappelijke Europese gegevensruimte voor mobiliteit gepland.

2.7. De afspraken die in de lopende dialoog over het "Fit for 55"-pakket zijn gemaakt, kunnen een doorslaggevend effect hebben op de mogelijkheden om de voor 2050 vastgestelde doelstellingen van de Green Deal te behalen. Dit geldt ook voor de bovengenoemde voorstellen die voor 2023 zijn gepland en waarvan het lot in handen ligt van de medewetgevers. Het vinden van een efficiënte manier om de overgangperiode te beheren, zowel wat de technische en systeemontwikkeling als wat de sociale aspecten betreft, is bijzonder belangrijk voor succes.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Vervoer omvat een groot aantal kwesties, waarvan vele specifiek zijn voor elke vervoerswijze. Essentiële elementen om de transitie van het vervoer door te voeren en, in voorkomend geval, te bespoedigen zijn in wezen: emissiereductie, ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen, digitalisering, verbeterde efficiëntie en alternatieve vervoermiddelen in de stedelijke mobiliteit. Deze elementen en de beschikbaarheid van adequate infrastructuur voor brandstoffen lijken voor alle vervoerswijzen en voor zowel het goederen- als het personenvervoer te gelden. Het is belangrijk dat voldoende (particuliere of overheids-) middelen worden uitgetrokken voor onderzoek en ontwikkeling van emissievrije en emissiearme voertuigen, hernieuwbare brandstoffen en digitale oplossingen voor het vervoer.

3.2. Het is belangrijk dat alle relevante wetgeving zo veel mogelijk in overeenstemming is met de doelstellingen van de groene transitie en emissiereductie bevordert, maar op een manier die de sociale belangen van de werknemers niet schaadt.

3.3. Het is van belang de nodige aandacht te besteden aan de belangrijke sociale gevolgen van de transformatie van het vervoer, zowel voor de werknemers als voor de gebruikers, en ervoor te zorgen dat negatieve gevolgen voor de werknemers worden vermeden, terwijl de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het vervoer voor de gebruikers, alsmede efficiënte en redelijk geprijsde logistieke ketens worden gewaarborgd. Adequate oplossingen voor deze kwesties zijn belangrijk voor de aanvaarding van de transitie door de werknemers, het grote publiek en het bedrijfsleven.

3.4. Gezien het zeer hoge ambitieniveau, en rekening houdend met het feit dat de vraag naar vervoer naar verwachting zal stijgen en tegen 2050 meer dan twee keer zo groot zal zijn als nu, wordt een goed en geloofwaardig beheer van de transitie essentieel, waarbij het ook van belang is dat de uitvoeringsmaatregelen haalbaar zijn en als haalbaar worden gezien, en dat de juiste signalen de markt opgaan.

3.5. Geloofwaardigheid zal ook essentieel zijn om mensen bereid te vinden hun gewoonten en levensstijl zodanig aan te passen dat de transitie wordt bevorderd, zoals de bereidheid om te investeren in voertuigen met nieuwe aandrijfsystemen, de voorkeur voor autodelen, een toegenomen gebruik van collectief vervoer, een toegenomen gebruik van actieve mobiliteitsmiddelen zoals fietsen of lopen, met name in steden, de bereidheid van goederenvervoersbedrijven om informatie uit te wisselen om de mogelijkheden voor een efficiënt gebruik van middelen door capaciteitsverdeling te verbeteren.

3.6. Bewustmaking is belangrijk, evenals de follow-up van dergelijke activiteiten om het effect ervan te waarborgen. Maatschappelijke organisaties en relevante stakeholders zijn in dit verband belangrijk.

3.7. De verstedelijking en de ontwikkeling van de elektronische handel zullen leiden tot een verandering van de vervoersbehoeften en -patronen, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het bovengenoemde TEN-T-voorstel en de mededeling over stedelijke mobiliteit. Stedelijke gebieden bieden een goede context voor het bevorderen van actieve en groene mobiliteitswijzen en groene oplossingen voor goederenvervoer.

3.8. In een EU van 27 lidstaten waar elementen zoals natuur, demografie, bevolkingsdichtheid, algemene levensomstandigheden en het kostenniveau van bedrijven aanzienlijk verschillen, kan het om praktische en haalbaarheidsredenen nodig zijn te aanvaarden dat een uniforme aanpak niet noodzakelijkerwijs geschikt is voor iedereen en dat het nodig kan zijn flexibel te zijn en verschillende oplossingen te aanvaarden, voor zover deze in de praktijk de werking van de interne markt niet verstoren. Voorbeelden hiervan zijn de totale omvang van vervoerscombinaties of de mate waarin bosbouwproducten mogen worden gebruikt voor de productie van biobrandstoffen en het aandeel van biobrandstoffen in het totale aanbod van hernieuwbare energie voor vervoer.

3.9. Technologische neutraliteit moet een overkoepelend beginsel zijn bij het bedenken en uitvoeren van oplossingen op EU- en nationaal niveau, zodat rekening kan worden gehouden met nationale specifieke kenmerken.

3.10. De afgelopen jaren is Europa blootgesteld aan crisissituaties die de werking van het vervoerssysteem beïnvloeden, zoals de COVID-19-pandemie, die het personenvervoer heeft getroffen en een uitdaging vormde voor de werking van de goederenvervoersverbindingen. De oorlog in Oekraïne en de daaruit voortvloeiende sancties hebben aanzienlijke gevolgen gehad voor de beschikbaarheid en de prijs van energie, ook wat vervoersbrandstoffen betreft. Het valt niet uit te sluiten dat de energieproblemen en de prijsstelling gevolgen hebben voor de mogelijkheden om hernieuwbare brandstoffen te ontwikkelen en tegelijkertijd omstandigheden creëren die bijvoorbeeld de ontwikkeling van collectief vervoer bevorderen.

3.11. Dit benadrukt hoe belangrijk het is om te voorkomen dat we voor een bepaalde energiebron afhankelijk worden van één enkele leverancier.

CO₂-vereisten — hernieuwbare brandstoffen/aandrijvingsmiddelen — beschikbaarheid en opties

3.12. De Europese Commissie concentreert zich op elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen en groene waterstof als belangrijkste energiebronnen. In het recente akkoord over de richtlijn hernieuwbare energie wordt voor 2030 een totaal minimumaandeel van 42,5 % hernieuwbare energie vastgesteld, waarvan 29 % voor vervoer, inclusief een bindend, gecombineerde subdoelstelling van 5,5 % voor geavanceerde biobrandstoffen/hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong met een minimumvereiste van 1 %. Deze vraag stelt de wijzigingen op het landgebruik en bosbouw aan de orde, alsook de LULUCF-verordening, die het gebruik van bosproducten voor de productie van biobrandstoffen en van biomassa-afval in de landbouw en de voedingsmiddelenindustrie voor de productie van brandstoffen beperkt. Dit is een belangrijk onderdeel van een algemene oplossing voor de energievoorziening, net als de mogelijkheden voor geothermische energie en nieuwe luchtvaartbrandstoffen.

3.13. Het komende voorstel voor CO₂-emissiebeperkingen voor zware bedrijfsvoertuigen stelt de mogelijke beperkingen van elektrische aandrijving aan de orde, met name voor vervoer over lange afstand, alsmede de kwestie van de toereikendheid van het aanbod van alternatieve brandstoffen voor dergelijke voertuigen en hun totale kosten van eigendom. Tegen die achtergrond heeft de autosector gevraagd naar een alternatieve mogelijkheid voor het ontwikkelen van koolstofarme/emissiearme fossiele brandstoffen als middel om de uitstoot terug te dringen zonder dat wagenparken hoeven te worden vernieuwd en zonder dat daarvoor een speciale infrastructuur nodig is. Een gecombineerde strategie op basis van beide pijlers biedt waarschijnlijk een optimale manier om het doel te bereiken. Deze strategie maakt de snelle ontwikkeling mogelijk van emissiearme en emissievrije brandstoffen, met inbegrip van verschillende soorten waterstof en de inherente mogelijkheden van emissiereductie in die vervoerssegmenten waar elektrificatie momenteel geen optie is.

3.14. Het EESC beveelt ook een uitgebreidere methode voor de beoordeling van de CO₂-uitstoot van voertuigen aan, namelijk de vervanging van de huidige “tank-to-wheel”-methode door een “well-to-wheel”-methode, die een betere basis vormt voor de beoordeling van de CO₂-uitstoot.

3.15. Een belangrijk punt is de beschikbaarheid van infrastructuur voor de distributie van hernieuwbare energiebronnen en waterstof, wat essentieel is voor het gebruik van hernieuwbare energiebronnen in het vervoer, ook met de grote capaciteit die nodig is voor zware bedrijfsvoertuigen. In het dialoogakkoord over AFIR worden onder meer doelstellingen vastgesteld voor de uitrol voor auto's, bestelwagens en zware bedrijfsvoertuigen voor het kernnet en het uitgebreide TEN-V, vanaf 2025, voor waterstof vanaf 2030. De dekking voor zware bedrijfsvoertuigen zal in 2030 voltooid zijn. Dit kan leiden tot problemen in de samenhang, aangezien het TEN-V-kernnet in 2040, en het algehele net in 2050 voltooid zal zijn. De beschikbaarheid in plattelandgebieden die niet onder het TEN-V vallen, kan ook problemen opleveren. Hoe dan ook maakt de veelvuldige vertraging op het gebied van de uitvoering van infrastructuurprojecten het noodzakelijk ervoor te zorgen dat investeringen een prioriteit zijn en dat er efficiënt toezicht wordt gehouden.

Efficiëntie als middel tot transitie

3.16. Efficiëntie maakt het vervoer duurzamer en kan worden bereikt door een beter laadvermogen, een betere infrastructuur waardoor het vervoer sneller verloopt of een betere terminalinfrastructuur waardoor het laden/lossen of de verandering van vervoerswijze sneller verloopt. Nieuwe technologieën en nieuwe manieren om vervoermiddelen te gebruiken, bijvoorbeeld autodelen, kunnen met name de verkeersvolumes in de steden terugdringen. Mogelijkheden om gebruik te maken van voorzieningen die de efficiëntie verbeteren, mogen niet afhankelijk worden gesteld van bijvoorbeeld de milieukwaliteit van een voertuig, aangezien dat de reikwijdte van de desbetreffende verbeterde duurzaamheid zou beperken.

3.17. Dit betekent bijvoorbeeld dat het verbeterde laadvermogen als gevolg van het toelaten van grotere en zwaardere voertuigen en/of vervoerscombinaties niet afhankelijk mag worden gesteld van de milieukwaliteit van een voertuig, zoals nulemissie, noch van een specifiek gebruik.

3.18. Het is echter even belangrijk dat emissiearme en emissievrije voertuigen, vliegtuigen of schepen een gelijk speelveld krijgen door er zo veel mogelijk voor te zorgen dat de technische voorschriften garanderen dat zij hetzelfde laadvermogen hebben als andere voertuigen, schepen en vliegtuigen. Het stimuleren van het gebruik van niet-fossiele brandstoffen vergt ambitieuze doelstellingen om investeerders zekerheid te bieden.

3.19. Digitalisering is een ander belangrijk middel om de efficiëntie te verbeteren. De uitwisseling van informatie tussen bedrijven kan bijdragen tot een verbeterde efficiëntie, alsook de integratie van vervoermiddelen en coördinatie van activiteiten mogelijk maken en zo de duurzaamheid verbeteren.

Multimodaliteit en transitie

3.20. Een essentieel onderdeel van de Green Deal is de verbetering van de duurzaamheid van alle vervoerswijzen, die elk als onderdeel van een systeem kunnen worden beschouwd. Daarom moet het doel zijn efficiënte en naadloze multimodaliteit te bevorderen waarbij elke vervoerswijze optimaal kan presteren, met een verbeterde totale duurzaamheid als resultaat. Digitalisering, optimalisering van de capaciteit en coördinatie zullen ertoe bijdragen dat vervoerswijzen een coherent systeem vormen. De toegang tot netwerken moet voor alle vervoerswijzen gelijk zijn en multimodaliteit moet worden bevorderd. Elke vervoerswijze moet gelijk worden behandeld en profiteren van modernisering om de efficiëntie te verbeteren en bij te dragen tot decarbonisatie en een duurzamere en veerkrachtigere vervoersector.

Overkoepelende aanpak

3.21. Om de duurzaamheid te verbeteren moet de basisaanpak erin bestaan optimaal gebruik te maken van oplossingen die beschikbaar zijn en werken. Er moeten zeker middelen worden besteed aan de ontwikkeling van nieuwe en innovatieve oplossingen, op een technologisch neutrale manier. Net zo belangrijk is het om het gebruik van reeds beschikbare opties niet te belemmeren. De transitie van het vervoer moet geloofwaardig en realistisch zijn, en meetbare resultaten opleveren.

3.22. De oplossingen waaraan wordt gewerkt, moeten dus maatschappelijk geloofwaardig en aanvaardbaar zijn. Dit betekent dat er concrete en gecoördineerde plannen moeten worden gemaakt en dat er een sociale dialoog tussen de betrokken partijen moet plaatsvinden over de vraag hoe de beroepsbevolking in staat kan worden gesteld zich aan de nieuwe bekwaamheidseisen aan te passen en tijdelijke werkloosheid te voorkomen.

3.23. Het is belangrijk dat oplossingen financieel geloofwaardig zijn. Dit betekent bijvoorbeeld dat de kosten van het gebruik van emissiearme of emissievrije brandstoffen financieel draaglijk moeten zijn voor de consument en dat commerciële exploitanten een aanvaardbaar winstniveau moeten kunnen realiseren. Rechtstreekse financiële steun is een soort oplossing die moet worden vermeden. Een betere oplossing is het toekennen van belastingvermindering aan consumenten of bedrijven die investeren in duurzame oplossingen.

3.24. Er zij gewezen op de rol van het systeem van overheidsopdrachten als middel om bij overheidsinvesteringen duurzame doelstellingen te bevorderen. De mogelijkheid om naleving van het arbeidsrecht als specifieke eis in te voeren, moet worden bevorderd. De medefinanciering van het vervoer door de EU moet worden afgestemd op het nationale beleid en de nationale planning, voor zover die verenigbaar zijn met het EU-kader.

3.25. Veiligheid en beveiliging zijn essentieel voor elk duurzaam vervoerssysteem. Zij hebben gevolgen voor alle vervoergebruikers en dienstverleners. Daarom moeten de normen voor alle vervoerswijzen voortdurend worden verbeterd.

Deelname en overleg

3.26. Voor een succesvolle groene transitie is het van belang consensus te bereiken via sociale dialoog en breed overleg met alle belanghebbenden en het grote publiek. Deze aanpak zal helpen bij het vaststellen van de problemen, het vinden van voor alle betrokkenen aanvaardbare oplossingen en het creëren van vertrouwen in en algemene steun voor de geplande maatregelen. De aanpak moet worden beschouwd als een onmisbare voorwaarde om het complexe proces van hervorming van de vervoersector tot een goed einde te brengen en de transparantie van de wetgevingsprocedures en de kwaliteit van de wetgeving te verbeteren.

3.27. Het EESC benadrukt dat het maatschappelijk middenveld nauw betrokken moet blijven bij initiatieven ter bevordering van duurzaam vervoer en stelt voor de samenwerking met alle belanghebbenden vroegtijdig en nog verder te ontwikkelen.

4. Specifieke opmerkingen

Sociale aspecten — toegankelijkheid van het vervoer

4.1. Sociaal duurzaam vervoer moet toegankelijk, inclusief, veilig en betaalbaar zijn om mobiliteitsarmoede te voorkomen. Het moet tegemoetkomen aan de specifieke behoeften van verschillende groepen, bijvoorbeeld vrouwen. Toegankelijkheid betekent onder meer een adequate ruimtelijke ordening, ook wat betreft de interface tussen agglomeraties en omliggende rurale gebieden en met de nodige aandacht voor specifieke oplossingen voor ouderen en personen met beperkte mobiliteit (rolpaden, bergspoorwegen enz.). Het aanbod van ecologisch vervoer voor stadstoerisme moet worden verbeterd. Het EESC benadrukt dat duurzame stedelijke mobiliteitsplanning moet worden bevorderd en ontwikkeld.

4.2. Het EESC bepleit bijzondere aandacht voor vrouwelijke gebruikers om ervoor te zorgen dat het vervoer bijdraagt tot gendergelijkheid, onder meer door de nadruk te leggen op veiligheid in het openbaar vervoer.

4.3. Er moet steun zijn voor gedeeld en actief vervoer, met name in steden; ook moeten groene vervoerswijzen worden gestimuleerd met behulp van intelligente vervoerssystemen, mobiliteit als dienstenconcept en verbetering van de verkeersveiligheid. Er moet rekening worden gehouden met aspecten van de levenskwaliteit, zoals de noodzaak om geluidsoverlast te verminderen.

4.4. Het EESC meent dat het openbaar vervoer een sleutelrol heeft in het transformatieproces. Het inclusieve karakter ervan maakt het mogelijk zowel milieudoelstellingen als sociale doelstellingen te verwezenlijken. Het kan worden aangevuld met micromobiliteitsoplossingen.

4.5. De prijzen van het openbaar vervoer moeten betaalbaar en billijk zijn en mogen niet leiden tot inkrimping van verbindingen of van het personeelsbestand, met inachtneming van alle belanghebbenden. Als openbare dienst mag het openbaar vervoer niet uitsluitend zijn gebaseerd op rentabiliteit, noch mag het leiden tot uitsluiting op vervoersgebied. Dit impliceert een sociaal gerechtvaardigde noodzaak om ook onrendabele verbindingen in stand te houden om de sociale cohesie te handhaven, bijvoorbeeld door middel van openbardienstverplichtingen. Dit kan de inzet van voertuigen met een verbrandingsmotor vereisen om een passend dienstverleningsniveau te handhaven.

Sociale aspecten — de beroepsbevolking

4.6. Een groot probleem van de vervoersector is het tekort aan personele middelen. Dit kan een probleem vormen voor de ontwikkeling van de sector en voor de geplande groene transitie. In dit verband wordt de aandacht gevestigd op het belang van het waarborgen van bevredigende arbeidsomstandigheden, billijk loon en billijke arbeidsvoorwaarden in de sector, ook voor platformwerkers. Hoewel arbeidsverhoudingen een nationale bevoegdheid blijven, is er niettemin reden om de aandacht te vestigen op de mogelijkheden van collectieve onderhandelingen om op nationaal en transnationaal niveau overeenstemming te bereiken over aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden in de vervoersector, waaronder lonen en gezondheid en veiligheid op het werk.

4.7. Nieuwe technologieën kunnen in dit verband nieuwe mogelijkheden bieden. Er zij gewezen op het belang van opleiding en een leven lang leren, met name als middel om de beroepsbevolking in staat te stellen te blijven voldoen aan de nieuwe bekwaamheidseisen als gevolg van de groene transitie en de digitalisering van de sector.

4.8. Maatregelen zoals die welke in paragrafen 4.3 en 4.5 zijn uiteengezet, zullen het imago van de vervoersector verbeteren en jongeren en vrouwen warm maken voor een carrière in deze branche.

Brussel, 27 april 2023.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Oliver RÖPKE