

— te beseffen dat de toepassing van telematica in het wegverkeer deel uitmaakt van het totale verkeersmanagement op regionaal niveau; daarom is in dit verband een grootschalige, door de Commissie ondersteunde samenwerking tussen de regio's nodig,

4.4. is van mening dat, alleen als aan deze voorwaarden wordt voldaan, telematica de hierboven uiteengezette belangrijke rol kan spelen bij de aanpak van verkeersproblemen, de bescherming van het milieu en de versterking van de positie van de Europese Unie in economisch en technologisch opzicht.

Brussel, 14 mei 1998.

De voorzitter

van het Comité van de Regio's

Manfred DAMMEYER

Resolutie van het Comité van de Regio's over het „Europees handvest van de regio's en gemeenten t.b.v. een vooruitstrevend en duurzaam vervoersbeleid”

(98/C 251/03)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien de besluiten van het Bureau d.d. 17 september 1997 en 18 februari 1998, conform het bepaalde in artikel 198C, vierde alinea van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, een resolutie op te stellen over het „Europees Handvest van de regio's en gemeenten t.b.v. een vooruitstrevend en duurzaam vervoersbeleid” en commissie 3 „Vervoer en communicatienetwerken” te belasten met de voorbereiding daarvan;

gezien de door commissie 3 op 13 november 1997 goedgekeurde ontwerpresolutie (CDR 347/97 rev.) (rapporteurs: de heren Weingartner en Zaplana);

gelet op de ervaringen die het Comité tijdens zijn eerste mandaatsperiode met werkzaamheden op het vlak van verkeer en vervoer alsmede het vervoersbeleid heeft opgedaan;

gelet op de resultaten van de in samenwerking met de Europese Commissie georganiseerde reeks seminars over „De bijdrage van de Europese regio's en gemeenten aan een geïntegreerd, efficiënt en milieuvriendelijk Europees vervoerssysteem”;

gelet op de tien grondbeginselen die in dit verband in het kader van het initiatiefadvies „Integrale en coherente vervoersstrategie voor lokale en regionale overheden en de Europese Unie” (CDR 255/97 fin) zijn opgesteld,

heeft tijdens op zijn op 13 en 14 mei 1998 gehouden 23e zitting (vergadering van 14 mei) de volgende resolutie uitgebracht, die met algemene stemmen is goedgekeurd.

Het Comité van de Regio's:

spreekt zich uit voor het „Europees Handvest van de regio's en gemeenten t.b.v. een vooruitstrevend en duurzaam vervoersbeleid” en verbindt zich ertoe, op zijn eigen werkterrein al het mogelijke te doen om de beoogde doelstellingen te realiseren;

verzoekt zijn voorzitter, dit Handvest aan de bevoegde vertegenwoordigers van de regeringen en instellingen voor te leggen en zich voor de tenuitvoerlegging van het Handvest in te zetten.

Brussel, 14 mei 1998.

De voorzitter
van het Comité van de Regio's
Manfred DAMMEYER

BIJLAGE

bij het advies van het Comité van de Regio's

„Europees Handvest van de regio's en gemeenten t.b.v. een vooruitstrevend en duurzaam vervoersbeleid”

1. De rol van de regio's en gemeenten in het vervoersbeleid

1.1. De regio's en gemeenten van de Europese Unie constateren dat het huidige vervoersnetwerk en het daarvoor ontwikkelde vervoerssysteem, waaraan ook zij hun bijdrage hebben geleverd, in belangrijke mate hebben bijgedragen tot de economische ontwikkeling van de laatste eeuwen en daarmee tot het hoge welvaartsniveau in onze maatschappij.

1.2. De regio's en gemeenten wijzen er echter tevens op dat de sterke groei van het verkeer in sommige gebieden reeds tot een dermate hoge belasting heeft geleid, dat de grenzen van het aanvaardbare inmiddels zijn bereikt en soms zelfs zijn overschreden. De regio's en gemeenten kunnen hier echter weinig tegen doen, omdat de randvoorwaarden voor het vervoersbeleid door de Europese Gemeenschap en de nationale overheden worden bepaald en de regio's vaak alleen met de uitvoering van het beleid zijn belast, terwijl zij toch ook bijdragen in de financiering ervan.

1.3. De politieke vertegenwoordigers van de regio's en gemeenten beklemtonen in dit verband dat de burgers in de eerste plaats juist hen verantwoordelijk houden voor de verkeersproblemen en juist van hen oplossingen verwachten.

1.4. De meeste regio's en gemeenten in de Europese Unie zijn bevoegd voor het ruimtelijke-orderingsbeleid en kunnen dus bepalen waar woon- en werkgebieden t.o.v. de vervoersinfrastructuur moeten komen; zij zouden echter een grotere stem moeten krijgen wanneer wordt bepaald welk gedeelte van hun gebied voor vervoer wordt bestemd, alsmede m.b.t. het waarborgen van de mobiliteit en m.b.t. de toegankelijkheid voor alle burgers.

1.5. Vanwege bepaalde bevoegdheden zijn regio's en gemeenten in sommige lid-staten verantwoordelijk voor het herstel van schade bij verkeersongevallen. Op het vlak van de verkeersveiligheid dienen zij echter ruimere bevoegdheden te krijgen.

2. Doelstellingen van het vervoersbeleid

2.1. De regio's en gemeenten van de Europese Unie erkennen het belang van vervoer voor de economie, de maatschappelijke welvaart en de vrijheid van de burgers. Wel vinden zij dat naar een duurzame mobiliteit van personen en vrij verkeer van goederen moet worden gestreefd, met inachtneming van de sociale en ecologische randvoorwaarden.

2.2. Gezien de voortdurende toename van de verkeersintensiteit is het absoluut noodzakelijk om de bevolking en het milieu zo goed mogelijk tegen de schadelijke gevolgen van het verkeer te beschermen.

2.3. De regio's en gemeenten zijn zich ervan bewust dat alle burgers in de EU hetzelfde beschermings- en veiligheidsniveau moeten genieten. Per regio en gemeente zijn echter gedifferentieerde maatregelen nodig om deze niveaus te bereiken. Deze regionale en lokale verschillen moeten bij het bepalen van het nationale en communautaire vervoersbeleid in aanmerking worden genomen.

2.4. De regio's en gemeenten zijn ervan overtuigd dat een modern vervoersbeleid een interdisciplinaire aanpak en samenwerking vereist. Daarom moet er ook naar worden gestreefd om alle voor verkeer en vervoer verantwoordelijke overheden, belangenverenigingen en overige instanties in een vroeg stadium bij het besluitvormingsproces te betrekken.

2.5. Volgens de regio's en gemeenten kunnen de huidige verkeersproblemen alleen adequaat worden aangepakt indien de aandacht binnen het vervoersbeleid aanzienlijk meer dan tot op heden het geval is geweest, naar intermodale oplossingen uitgaat.

3. Beginselen van een vooruitstrevend en duurzaam vervoersbeleid

3.1. *Subsidiariteit*

Aangezien het efficiënter is om de verkeersproblemen steeds op het daarvoor meest geschikte niveau aan te pakken, moeten de regio's en gemeenten van de Europese Unie meer bij het uitwerken van maatregelen en oplossingen worden betrokken.

3.2. *Verhoging van de levenskwaliteit*

Het verkeers- en vervoersbeleid dient dusdanig te worden opgezet dat wordt gezorgd voor een optimaal evenwicht tussen enerzijds levenskwaliteit, mobiliteit van de burgers en milieubescherming en anderzijds de beoogde economische gevolgen.

3.3. *Pan-Europese vervoersstructuur*

De verschillende vervoerssystemen dienen over een adequate, efficiënte structuur te beschikken, zowel binnen de Europese Unie als in verbindingen met derde landen. Binnen deze structuur moet voorrang worden gegeven aan de meest milieuvriendelijke vervoerssystemen, zoals railvervoer, kustvaart, binnenvaart (rivieren/kanalen) en zeevaart; daarbij kan gebruik worden gemaakt van kruissubsidies uit de opbrengsten van heffingen op minder milieuvriendelijke vervoerssystemen.

3.4. *Kostentoerekening*

Niet alleen de eventuele interne kosten, maar geleidelijk aan ook de externe of maatschappelijke kosten van vervoer moeten aan de betrokken vervoermiddelen worden doorberekend. Via adequate belastingheffing op basis van de kosten moet het principe van het kortste traject in het goederenvervoer worden ingevoerd.

3.5. *Duurzaamheid*

Het vervoersbeleid vereist ontwikkeling van een duurzaam, milieuvriendelijk vervoerssysteem dat voorziet in de behoeften op maatschappelijk, economisch, ecologisch en veiligheidsgebied en tevens bijdraagt tot verkleining van de sociaal-economische verschillen tussen de regio's.

3.6. *Kwaliteit van het vervoer*

Veiligheid, betrouwbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid zijn essentiële voorwaarden voor de verkeersdeelnemer c.q. klant; dit geldt zowel voor het passagiers- als voor het goederenvervoer.

3.7. Concurrentie en efficiëntie

D.m.v. maatregelen op het gebied van de vervoersstructuur en de verwerking van het verkeersaanbod moeten de concurrentiesituatie in en de efficiëntie van het vervoer, in de zin van de mobiliteit van burgers en bedrijven, worden verbeterd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de liberalisering van het spoorwegvervoer en de daarmee verbonden openstelling van het spoorwegnet.

3.8. Betrokkenheid van de burgers

Het is van doorslaggevend belang dat de verschillende vervoersprojecten door de bevolking worden aanvaard. Betrokkenheid van de burgers betekent dan ook dat de belangen en verwachtingen van de burgers als consumenten, verkeersdeelnemers en betrokkenen bij besluiten op het vlak van vervoer in aanmerking moeten worden genomen.

3.9. Intermodaliteit

Wil een optimaal vervoerssysteem tot stand gebracht kunnen worden, dan moeten de verschillende vervoerswijzen op lokaal, regionaal, nationaal en Europees niveau gecombineerd kunnen worden en de wil bestaan om samen te werken. Hierbij moet de scheepvaart (binnenvaart en zeevaart) nadrukkelijk als relevante vervoerswijze worden betrokken.

3.10. Intelligente technologie

Moderne technologie maakt een betere benutting van de beschikbare infrastructuurcapaciteit en een verhoging van het veiligheidsniveau mogelijk. Daarom moeten de reeds beschikbare systemen ook worden ingezet en de nog noodzakelijke O&O-activiteiten worden gestimuleerd en voortgezet.

4. Behoeften en eisen op het gebied van het vervoersbeleid

Het Comité van de Regio's:

stelt vast dat de lokale en regionale overheden op het gebied van ruimtelijke ordening en regulering van het verkeer zelf een aantal bevoegdheden hebben; vindt dat de mogelijkheden die deze bieden, moeten voortaan beter worden benut, omdat een adequate aansluiting van woon- en werkgebieden op het openbaar vervoer de verkeersintensiteit ten dele kan reduceren en omdat regelgeving de mobiliteitsbehoefte kan verminderen, een verschuiving van het gebruik van personenauto's naar het gebruik van andere vervoersmiddelen teweeg kan brengen en de negatieve gevolgen voor de betrokken burgers en het milieu kan verminderen;

wijst erop dat de nationale overheden de hoofdlijnen van het vervoersbeleid bepalen, die doorgaans grotendeels overeenkomen met de ideeën van de gemeenten en regio's; stelt echter vast dat aan de verwezenlijking van de geformuleerde doelstellingen en maatregelen momenteel het nodige mankeert; maant de regeringen van de lid-staten dan ook aan, meer rekening te houden met de initiatieven en voorstellen van de regionale en lokale gemeenschappen; wijst erop dat het grootste gedeelte van de werkzaamheden op vervoersgebied op lokaal en regionaal niveau plaatsvindt en acht het daarom van groot belang dat op nationaal niveau gecoördineerde planningsprocedures worden opgezet waarbij de lokale en regionale politieke invloed wordt benut;

waardeert de inspanningen van de Europese Commissie, die juist de afgelopen tijd d.m.v. een groot aantal fundamentele werkzaamheden richting heeft gegeven aan een toekomstgericht en duurzaam vervoersbeleid voor zowel de Europese Unie als de aangrenzende landen van Midden- en Oost-Europa; verzoekt de Commissie dan ook, dit beleid voort te zetten en alles in het werk te stellen om op EU-niveau zo snel mogelijk de beoogde doelstellingen te realiseren;

is erover verheugd dat nu ook het Europees Parlement het Comité van de Regio's kan raadplegen en hoopt dat het Parlement van deze mogelijkheid gebruik zal maken, zodat het standpunt van de gemeenten en regio's t.a.v. de verschillende vervoersvraagstukken voortaan beter in aanmerking kan worden genomen;

beseft dat de Ministerraad de uiteindelijke hoofdverantwoordelijkheid voor de implementatie van het Europees vervoersbeleid draagt; dringt er daarom bij hem op aan, de in de vele plannen, resoluties, groen- en witboeken, enz., vastgelegde doelstellingen en maatregelen sneller dan tot nu toe het geval is geweest, daadwerkelijk te realiseren, omdat alleen dan de burgers zullen geloven dat de politiek echt bereid is om blijvende oplossingen voor de huidige verkeers- en milieuproblemen te zoeken, zodat ook voor de toekomst een duurzame mobiliteit gewaarborgd kan worden.