

**Advies van het Comité van de Regio's over het „Witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen””**

(2002/C 192/03)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien het Witboek van de Commissie „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” (COM(2001) 370 def.);

gezien het besluit van de Commissie van 14 september 2001 om het Comité van de Regio's overeenkomstig art. 265, eerste alinea, van het EG-verdrag over dit onderwerp te raadplegen;

gezien het besluit van zijn bureau van 12 juni 2001 om commissie 3 (Trans-Europese netwerken, vervoer, informatiemaatschappij) met het opstellen van het advies te belasten;

gezien zijn advies over „Trans-Europees vervoersnetwerk — 1998 Verslag over de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren en prioriteiten voor de toekomst” (COM(98) 614 def.) (CDR 60/1999 fin) (1);

gezien zijn advies over „Het gemeenschappelijk vervoerbeleid — duurzame mobiliteit: perspectieven voor de toekomst” (COM(98) 716 def.) (CDR 189/1999 fin) (2);

gezien zijn advies over „Ontwikkeling van het Citizens' Network” (COM(98) 431 def.) (CDR 436/98 fin) (3);

gezien zijn advies over „Ruimtelijke ordening in Europa” (CDR 340/96 fin);

gezien zijn advies over een „Duurzame vervoersstrategie voor lokale en regionale overheden en de Europese Unie” (CDR 255/97 fin) (4);

gezien zijn advies over het Groenboek „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer” (COM(95) 691 def.) (CDR 364/96 fin) (5);

(1) PB C 293 van 13.10.1999, blz. 9.

(2) PB C 374 van 23.12.1999, blz. 76.

(3) PB C 198 van 14.7.1999, blz. 8.

(4) PB C 180 van 11.6.1999, blz. 1.

(5) PB C 116 van 14.4.1997, blz. 52.

gezien zijn advies over „Opzet en doelstellingen van het Europees regionaal beleid tegen de achtergrond van de uitbreiding en de mondialisering: een aanzet tot discussie” (CDR 157/2000 fin) <sup>(1)</sup>;

gezien zijn advies over „Cohesie en vervoer” (COM(98) 806 def.) (CDR 390/1999 fin) <sup>(2)</sup>;

gezien zijn advies over „Een tweede reeks maatregelen van de Gemeenschap op het gebied van de veiligheid van de zeevaart naar aanleiding van het vergaan van de olietanker Erika” [COM(2000) 802 def. — 2000/0325-0326-0327 (COD)] (CDR 50/2001 fin) <sup>(3)</sup>;

gezien het door commissie 3 op 23 november 2001 goedgekeurde ontwerpadvies (CDR 54/2001 rev.) (rapporteur: mevrouw Barker — VK/PSE);

overwegende dat vervoer, wat zowel infrastructuur als dienstverlening betreft, buitengewoon belangrijk is voor de ontwikkeling van alle regio's;

overwegende dat alle bestuursferen — Europees, nationaal, regionaal en lokaal niveau — op vervoersgebied moeten samenwerken, maar dat lokale en regionale overheden het dichtst bij de burger staan en het subsidiariteitsbeginsel nageleefd moet worden;

overwegende dat het Europees regionaal beleid er voortaan ook op gericht dient te zijn de economische en sociale samenhang te versterken en de harmonische ontwikkeling van de Gemeenschap in haar geheel te bevorderen;

overwegende dat het goederenvervoer van groot belang is voor de Europese integratie en de sociaal-economische ontwikkeling van de regio's;

overwegende dat de Gemeenschap weliswaar geen bevoegdheden heeft op het gebied van ruimtelijke ordening, maar afspraken zou kunnen voorstellen die aanmerkelijk positieve effecten op milieu en duurzame ontwikkeling zouden kunnen sorteren;

overwegende dat lokale en regionale overheden een zeer belangrijke rol bij de planning en uitvoering van geïntegreerde ruimtelijke maatregelen spelen;

overwegende dat elke wijze van vervoer gevolgen heeft voor het milieu en de volksgezondheid, tot kosten leidt om de openbare infrastructuur te exploiteren en te onderhouden, en in zekere mate de veiligheid en reistijden in het overige vervoer beïnvloedt;

overwegende dat congestie en vervuiling in steden en regio's de kosten voor bedrijven opdrijven en de effectiviteit van het vervoerssysteem aantasten;

overwegende dat de EU overeenkomstig art. 3 c) van het Verdrag van Amsterdam verplicht is om de eisen inzake milieubescherming te integreren in de omschrijving en uitvoering van haar beleid met het oog op het bevorderen van een duurzame ontwikkeling;

overwegende dat de Europese Raad van Göteborg verschuiving van het evenwicht tussen vervoerswijzen een centrale plaats in de duurzame ontwikkelingsstrategie van de EU heeft gegeven;

overwegende dat algemeen wordt erkend dat de interne en externe kosten van iedere vervoerswijze niet altijd volledig worden doorberekend en dat dit de vervoersmarkt verstoort;

overwegende dat een apart advies over de herziening van de TEN-richtsnoeren wordt uitgebracht,

heeft tijdens zijn op 13 en 14 maart 2002 gehouden 43e zitting (vergadering van 13 maart) het volgende advies uitgebracht.

<sup>(1)</sup> PB C 148 van 18.5.2001, blz. 25.

<sup>(2)</sup> PB C 226 van 8.8.2000, blz. 22.

<sup>(3)</sup> PB C 357 van 14.12.2001, blz. 1.

## Inleiding

1. Het Comité is verheugd dat de Commissie werkt aan een Europees vervoersbeleid dat de beleidsinitiatieven in de lidstaten, die al veel gemeenschappelijke kenmerken hebben, een meerwaarde biedt. Een duurzaam vervoersbeleid moet een oplossing vormen voor de mogelijke problemen van een groeiend autogebruik in de EU zelf en in de nieuwe lidstaten (waar het EU-lidmaatschap tot een hoger inkomen leidt).

2. Het Comité is over het algemeen te spreken over de ca. 60 actiemaatregelen die de Commissie voorstelt. Wel wijst het erop dat het noodzakelijk is de regionale en lokale overheden bij alle ontwikkelingsstadia van het Europese vervoersbeleid te betrekken. Het wenst ook aanwijzingen te krijgen over het tijdspad voor de realisatie van die maatregelen (met daarbij vastgestelde streefdoelen als ondersteuning).

3. Belangrijk is dat burgers bij de uitwerking van mogelijk controversiële beleidsmaatregelen worden betrokken. Wanneer radicale maatregelen worden getroffen, moet beslist worden voorkomen dat er sprake is van „winnaars” en „verliezers”. De beleidsvorming moet transparant zijn en besluiten moeten zichtbaar dicht bij de burgers zelf worden genomen. Hier is dus bij uitstek een rol voor de regionale en lokale overheden weggelegd.

## Duurzaamheid

4. Het „Marco Polo”-programma is een goede opvolger van PACT. Gelet op het belang van de koppeling van de verschillende vervoersmodaliteiten, wijst het Comité er echter tegelijkertijd op dat de voor de twee volgende jaren uitgetrokken middelen ontoereikend zijn om het gebruik van het spoor en de zeevaart en binnenscheepvaart te bevorderen. Stimulering van kustvaart, railvervoer en binnenvaart als alternatief voor het wegtransport is een belangrijk onderdeel van de voorstellen die de Commissie in haar Witboek doet om een modal shift tot stand te brengen. Essentieel is dat het duurzame vervoer net zo flexibel, veelzijdig en snel wordt als het nu nog overheersende wegtransport. Het wegtransport dient een volwaardige plaats in de intermodale vervoersketen te krijgen, zodat voorzien kan worden in de behoefte aan dienstverlening, „van deur tot deur”. In het Gemeenschapsrecht moeten voor zeer dure infrastructuurprojecten ter bevordering van het intermodale vervoer, bv. spoortunnels, maatregelen voor kruisfinanciering worden toegestaan. De richtlijn over vervoersinfrastructuur moet ervoor zorgen dat de externe

kosten worden geïnternaliseerd zodat de werkelijke kosten worden toegerekend en de middelen kunnen worden gebruikt voor de financiering van infrastructuurprojecten die een milieuvriendelijk alternatief bieden. De staatssteunregels moeten voldoende ruimte laten voor innoverende subsidieregelingen die noodzakelijk zijn om het intermodaal transport te bevorderen.

Het „Marco Polo”-initiatief mag er echter niet toe leiden dat regio's die niet over dergelijke vervoersalternatieven beschikken — m.i.v. eilanden waar het wegtransport de enige mogelijkheid is om goederen te vervoeren — worden buitengesloten.

5. Er zou in ruimte mate gebruik moeten worden gemaakt van evaluatiemethodes om nieuwe voorstellen op het vlak van ontwikkeling of infrastructuur op duurzaamheid te toetsen. Op deze manier kan worden voorkomen dat de doelstellingen van het ruimtelijkeordeningsbeleid ondermijnd worden door besluiten die op het eerste gezicht prioriteit lijken te verdienen. De invloed van vervoer op het milieu verdient speciale aandacht. Het is van groot belang dat de richtlijn inzake strategische milieubeoordeling adequaat ten uitvoer wordt gelegd.

## Modal shift

6. Maatregelen om het gebruik van bepaalde transportmiddelen te beïnvloeden, zijn bedoeld om meer algemene doelstellingen — bestrijding van congestie en verontreiniging — te helpen bereiken. Hierbij moet er steeds op worden gelet dat de vervoerssector een passende bijdrage levert om de klimaatveranderingsverbintenissen van de EU na te komen. Middelen en doelstellingen moeten hier duidelijk van elkaar worden onderscheiden. Of er bij de totstandbrenging van een duurzaam vervoersevenwicht vooruitgang wordt geboekt, moet beoordeeld worden aan de hand van een ambitieus monitoringprogramma dat op alle vervoerswijzen betrekking heeft en waarin in aanmerking wordt genomen dat de mogelijkheden op het gebied van vervoerswijzen in de verschillende regio's uiteenlopen.

7. Het openbaar vervoer is van groot maatschappelijk belang. Het beheer van het openbaar vervoer is in de allereerste plaats een vorm van openbare dienstverlening en speelt een essentiële ondersteunende rol bij de ontwikkeling van duurzaam vervoer. Controle op de dienstverlening in het openbaar vervoer zou zoveel mogelijk moeten worden uitgeoefend door organen met een democratische verantwoordingsplicht, rechtstreeks of via krachtige regulerende organen.

8. Het Comité is ingenomen met het voorstel van de Commissie om de voor de vervoerssector geldende mededingingsregels, met name inzake het verlenen van staatssteun te herzien. Op die manier raakt men er beter van doordrongen dat veel regio's met specifieke vervoersproblemen kampen, waarvan sommige het gevolg zijn van bepaalde geografische omstandigheden (perifere ligging, bergachtig landschap, insulair karakter e.d.).

9. Het Comité ziet in dat nieuwe contracten in het openbaar vervoer waarin de belangen van reizigers worden beschermd, een middel kunnen zijn om de kwaliteit van het vervoer te verbeteren. De nieuwe contractperiode moet echter lang genoeg zijn, omdat dit soort aanbestedingsprocedures veel geld kosten en exploitanten in het geval van kortlopende contracten geen langetermijninvesteringen in de infrastructuur zullen doen.

#### Stadsverkeer

10. De ernstigste gevolgen van vervoer doen zich veelal voor in steden. Het Comité is het met de Commissie eens dat verkeersopstoppingen voor een belangrijk deel worden veroorzaakt doordat te veel mensen de auto nemen. Bij de ontwikkeling van geïntegreerde vervoerssystemen zijn weliswaar vele partijen betrokken, maar de hoofdrol moet zijn weggelegd voor regionale en lokale overheden. Een goed integraal concept voor het stadsverkeer is te vinden in het Verenigd Koninkrijk, waar met zgn. Local Transport Plans wordt gewerkt. Wanneer het openbaar vervoer is geprivatiseerd, is het wel zo dat vervoersbedrijven zich uiteindelijk laten leiden door commerciële overwegingen.

11. In een eerder advies stelde het Comité de Commissie al voor een benchmarkingregeling in te voeren met normen voor het openbaar vervoer en voor andere alternatieven voor het individuele autogebruik, zoals deelauto's of carpooling. Het Comité verwelkomt een verdere ontwikkeling van het „Citizens' Network Benchmarking Initiative”, maar pleit nogmaals voor een ruimere toepassing van dit beginsel.

12. Mobiliteitsmanagement moet worden beschouwd als een positieve manier om te voorzien in de vervoersbehoeften van mensen en bij te dragen tot duurzamere vervoerspatronen. Het moet bij alle nieuwe ontwikkelingen worden toegepast en ook geleidelijk aan een steeds grotere rol gaan spelen in het bestaande personenverkeer.

#### Impuls voor het spoor

13. Het Comité steunt de ideeën van de Commissie om het goederenvervoer over het spoor een impuls te geven, met

name in samenhang met initiatieven zoals Marco Polo, dat voorziet in rechtstreekse aansluitingen tussen spoor en andere duurzame vervoerswijzen, zoals het vervoer over water. Natuurlijk zullen zich capaciteitsproblemen voordoen, omdat op het spoor óók de nodige ruimte voor het reizigersvervoer gereserveerd moet worden om mensen ertoe te kunnen bewegen voortaan de trein te nemen. Daarnaast moet de infrastructurele capaciteit worden uitgebreid zodat ook grotere vrachtcontainers en opleggers/aanhangwagens over het spoor vervoerd kunnen worden.

#### TEN's

14. Het Comité brengt een apart advies over de TEN-richtsnoeren uit. Het Witboek bevat voorstellen voor nieuwe grote TEN-projecten. Hoe deze prioriteiten zijn vastgesteld, zou echter duidelijk moeten worden aangegeven. In dit verband moeten er maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat de vertraging bij de uitvoering van de Essen-projecten verder oploopt en tevens zou het wenselijk zijn dat de verschillende punten van belang en strijdpunten bij de verschillende vervoerswijzen duidelijk aangegeven zouden worden in volgorde van prioriteit. Op basis van deze prioriteitstelling kan het programma van grote TEN-projecten worden uitgebreid. Goede verbindingen tussen lokale en regionale wegen en doorgaande routes zijn essentieel om ten volle van de TEN's te kunnen profiteren. Het is noodzakelijk om de overbelaste verbindingen tussen trans-Europese routes en regionale wegen aan te pakken, omdat daar geduchte opstoppingen ontstaan die de doorstroming van het verkeer belemmeren en daardoor de doelstellingen van de TEN's ondermijnen.

15. Om deze problemen op te lossen zouden de regionale en lokale overheden, die grotendeels verantwoordelijk zijn voor het plaatselijke vervoerssysteem, ook bij het beheer van de trans-Europese vervoersinfrastructuur betrokken moeten worden. De Commissie wil dat voor de belangrijkste Europese routes verkeersmanagementplannen worden uitgewerkt om de capaciteit ervan beter te kunnen benutten. Een goed voorbeeld hiervan wordt door het Britse Highways Agency gegeven. Deze instantie, die verantwoordelijk is voor de hoofdwegen en autosnelwegen in het VK, stippelt voor iedere weg een zgn. Route Management Strategy uit, waarbij ook de gemeenten en regio's waar die weg doorheen loopt worden betrokken.

Het Comité zou graag zien dat zowel in de korte- als langetermijnherziening van de TEN's aandacht wordt besteed aan een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling in Europa. De herziening dient dus plaats te vinden in samenhang met de tenuitvoerlegging van het Europees regionaal beleid en de op grond van het ontwikkelingsplan voor de communautaire ruimte bestaande mogelijkheden.

16. In zijn advies van april 2000 wees het Comité er al op dat perifere gebieden, niet aan zee grenzende gebieden, bergstreken en eilanden andere eisen aan de TEN's stellen dan centraal gelegen regio's. Er moeten de nodige infrastructuurvoorzieningen komen om het Europese vervoersnet te verbinden met de eilanden van de lidstaten en een impuls te geven aan vormen van intermodaal vervoer die in de specifieke behoeften van eilanden voorzien. Hopelijk zal hiermee bij de herziening van de TEN-richtsnoeren rekening worden gehouden. Het Comité heeft er ook al eens voor gepleit een „interterritoriale toegankelijkheidskaart” voor de Trans-Europese vervoersnetwerken op te stellen, waarin de grenzen voor de toegankelijkheid van gebieden worden vastgesteld; dit zou de verschillen tussen de regio's helpen verkleinen. Het streven naar evenwicht tussen het centrum en de periferie van Europa is niet duidelijk genoeg, want indien de huidige toename van het verkeer in de verschillende gebieden zich voortzet, zal de congestie in het centrum blijven toenemen, met als gevolg groeiende problemen voor perifere regio's die toegang willen krijgen tot de interne markt.

### Scheepvaart

17. Het Comité is te spreken over het voorstel van de Commissie om bij de herziening van de TEN-richtsnoeren in 2004 plannen voor „snelwegen op zee” in te dienen. In veel Europese regio's is het in principe mogelijk om het railvervoer of de binnenvaart te laten aansluiten op de kustvaart en zo andere delen van de interne markt te bereiken alsook te voorzien in de nieuwe behoeften van de steeds grotere Unie. Zo wordt in het Interreg-project NETA gepleit voor nieuwe verbindingen over zee tussen het VK en Polen, waardoor de druk van het vrachtverkeer op de Nederlandse en Duitse autosnelwegen verminderd zou worden. Over de uitwerking van de plannen voor snelwegen op zee moet overleg worden gepleegd tussen nationale regeringen en de regio's. Een belangrijke bijdrage hiertoe kan worden geleverd in het kader van de operationele programma's van Interreg IIIB.

18. Terecht benadrukt de Commissie dat er behoefte aan vernieuwende diensten in de scheepvaart bestaat. Interreg-regio's hebben reeds uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijkheden om havenformaliteiten langs elektronische weg af te handelen. Verdere ontwikkelingen op dit gebied en op het gebied van „one-stop-shops” worden in het kader van het Interreg III-programma voorgesteld.

Om ervoor te zorgen dat de scheepvaart zich in alle kustregio's verder kan ontwikkelen is een proactief EU-beleid noodzakelijk. Met de huidige voorstellen van de Commissie — snelwegen op zee en een mogelijke herziening van de beperking van de regionale hulp op dit gebied — kunnen de uitdagingen waar de Europese scheepvaart voor staat, niet worden aangegaan. Daarom zou de Commissie met meer ambitieuze voorstellen moeten komen.

### Ruimtelijke ordening

19. Zoals de Commissie al stelt, moeten niet alleen op vervoersgebied maatregelen worden getroffen. Het Comité heeft er reeds eerder op gewezen dat het Europees regionaal beleid gebaseerd zou moeten worden op het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP), dat een goed beleidskader voor de ontwikkeling van de EU biedt en de steeds grotere rol van regionale overheden op het gebied van ruimtelijke ordening onderkent. Op sommige economische factoren, zoals de mate waarin bedrijven het „just-in-time”-principe in hun logistiek toepassen, hebben de regio's geen rechtstreekse invloed, maar zij zouden wel gebruik moeten maken van hun mogelijkheden om het ruimtelijke orderingsbeleid en het vervoersbeleid steeds meer te integreren. Dit geldt ook voor de bouw van bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen, waarvan de locatie gevolgen heeft voor het vervoer. Het EROP en het EU-vervoersbeleid bieden het kader dat nodig is om verschillende beleidsterreinen, die te vaak los van elkaar hebben bestaan, op elkaar af te stemmen. Willen de in het Witboek geformuleerde doelstellingen volledig kunnen worden gerealiseerd, dan is integratie van ruimtelijke orderings- en vervoersbeleid van essentieel belang. Niet los hiervan te zien is de noodzaak programma's in het kader van de structuurfondsen (bijv. Interreg, Doelstelling 1 en 2) direct een aanvulling te laten zijn op en te laten bijdragen aan het in het Witboek geformuleerde beleid.

20. Door middel van voorschriften op het vlak van ruimtelijke ordening kan ervoor worden gezorgd dat spoor- of waterwegen die nu niet meer gebruikt worden, bewaard blijven voor de toekomst. Regionale overheden zijn bij uitstek in staat om te bepalen welke mogelijk door meerdere gemeenten/regio's lopende routes daarvoor in aanmerking komen en om vervolgens voor een strategische benadering te zorgen zodat niet elk deel van de route apart wordt ontwikkeld. Een Nederlands Interreg-project heeft aangetoond dat strategische bescherming noodzakelijk is om minder ontwikkelde gebieden te kunnen ontsluiten voor duurzame vervoerswijzen als binnenvaart en spoor, die een minder dicht netwerk hebben dan het wegvervoer.

Volgens het Comité noopt de bijdrage die met het vervoersbeleid aan de ruimtelijke ontwikkeling wordt geleverd, tot aanpassing van de EU-wetgeving inzake openbare-dienstverplichtingen. Deze zijn in het bijzonder van belang voor de regio's en omdat deze kwestie in het Witboek onvoldoende aan bod komt, zou een studie moeten worden verricht naar de toepassing van openbare dienstverplichtingen op intracommunautaire verbindingen.

### Vervoersinfrastructuurheffingen

21. Bij doorberekening van externe kosten moet differentiatie plaatsvinden op basis van tijd, plaats en vervoersmodaliteit. Dit moet zo transparant en eenvoudig mogelijk gebeuren; het moet duidelijk zijn welke methodes zijn gebruikt en de burgers moeten hierover zoveel mogelijk geïnformeerd worden.

22. Aangezien goederen van en naar perifere en moeilijk toegankelijke gebieden in de EU onvermijdelijk over grotere afstanden vervoerd moeten worden, kunnen heffingen op basis van afgelegde afstand extreem ernstige gevolgen voor de economie van deze gebieden hebben. Er moet meer onderzoek worden gedaan naar het effect van tolheffingen op het vervoerssysteem. Daarnaast moet bij het uitwerken van een EU-heffingssysteem rekening worden gehouden met de gevolgen voor verschillende gebieden. Een factor die de zaak verder bemoeilijkt is dat perifere regio's die vaak een aanzienlijk aantal plattelandsgemeenschappen kennen, ook te maken hebben met overbelaste wegen die misschien onder nieuwe heffingsregelingen komen te vallen. Uit financierings oogpunt kan ook worden overwogen — als aanvulling op de twee in het Witboek voorgestelde maatregelen (verhoging van de maximale bijdrage van de fondsen en invoering van tarieven voor het wegverkeer) — het bedrijfsleven veel betere mogelijkheden te bieden aan de financiering van openbare infrastructuur deel te nemen, door gemeenschappelijke initiatieven van overheid en bedrijfsleven te stimuleren en er zo voor te zorgen dat hun investeringsmaatregelen elkaar beter aanvullen.

### Voorzien in de behoeften van de consument

23. Uitgangspunt van de EU is dat de burger centraal staat in de vervoersplanning. Daarbij moeten de verschillende regionale en lokale besluitvormingsprocessen in de lidstaten in acht worden genomen. Regionale en lokale overheden zijn als geen ander in staat om naar de mening van de burgers te luisteren en constructief overleg met hen te voeren.

24. Het openbaar vervoer moet beter toegankelijk worden; de huidige problemen moeten in de eerste plaats worden opgelost door te investeren in voertuigen die voor ouderen, mensen met kleine kinderen en gehandicapten gemakkelijk toegankelijk zijn. Wanneer mensen niet van alle vervoersmogelijkheden gebruik kunnen maken, kunnen zij niet volledig aan het maatschappelijke leven deelnemen. Dit wordt in het EROP goed samengevat: alle burgers moeten toegang hebben tot basisdiensten en -faciliteiten, open ruimten, algemeen en beroeps onderwijs en gezondheidszorg.

25. De aandacht dient ook uit te gaan naar factoren die de gezondheid bedreigen. Zo bestaat er steeds meer bezorgdheid over lange vluchten en veerdiensten. Vervoer heeft negatieve effecten op de gezondheid en veiligheid van mensen in steden, waarvan de meeste verlicht zouden worden wanneer een verschuiving in de richting van duurzamere vervoerswijzen zou plaatsvinden. Voor bijzonder kwetsbare gebieden moeten specifieke beginselen worden vastgesteld, om met inachtneming van de gezondheid van mens en milieu voor een duurzame beheersing van de verkeersstromen te zorgen. Als model hiervoor kan de overeenkomst tussen de EU en Zwitserland dienen.

### Luchtvaart

26. Het Comité is erover te spreken dat de Commissie de nadruk legt op een betere intermodaliteit van luchtvaart en railvervoer. Regio's die niet van de hogesnelheidslijn profiteren, met name eilandregio's, mogen echter niet het kind van de rekening worden. Zolang vliegverbindingen voor deze regio's van wezenlijk belang zijn, is het essentieel dat hun slots op hubs worden beschermd en niet worden verkocht ten behoeve van meer winstgevend langeafstandsvluchten, worden ingetrokken vanwege de grootte van de regionale vliegtuigen of worden toegewezen aan nieuwe diensten waardoor regionale verbindingen wellicht komen te vervallen.

27. Het is belangrijk dat regionale luchthavens verder ontwikkeld worden. Hierdoor ontstaat er een grotere keus aan vervoersmogelijkheden en zijn er meer rechtstreekse verbindingen tussen Europese regio's mogelijk. Regionale luchthavens kunnen bovendien de druk op hubs verlichten en rechtstreekse lijndiensten kunnen investeringen in de regio stimuleren. Luchthavens fungeren ook als motor van de plaatselijke economie, maar moeten wel zorgvuldig worden ontwikkeld om ervoor te zorgen dat omwonenden kunnen profiteren van de voordelen terwijl de nadelen voor hen zoveel mogelijk worden beperkt. Volgens het Comité mogen regionale luchthavens geen nadelen ondervinden van om het even welke voorstellen voor een gemeenschappelijke overeenkomst voor de transatlantische luchtvaart.

## Veiligheid

28. De Commissie geeft weliswaar de omvang van de veiligheidsproblemen aan, maar stelt niet bepaald ingrijpende maatregelen voor om het onaanvaardbaar hoge aantal ongevallen op de weg in de EU omlaag te brengen; zij richt zich namelijk alleen op de TEN-wegen, terwijl de meeste ongevallen juist gebeuren op lokale wegen. Sommige lidstaten hebben het aantal doden en zwaargewonden in het wegverkeer al flink weten terug te dringen. Met de juiste maatregelen kunnen programma's om de veiligheid op de weg te verhogen dus wel degelijk succesvol zijn. Campagnes waarin bepaalde overtredingen, zoals te hard rijden of rijden onder invloed, centraal staan, kunnen het rijgedrag helpen veranderen. Door maatregelen te financieren die aantoonbare resultaten opleveren, kunnen veiligheidsproblemen worden aangepakt.

29. Het streven naar een duurzamer evenwicht in het vervoer heeft ook belangrijke consequenties op het gebied van de veiligheid. Aangezien vrachtwagens relatief veel ernstige

ongevallen veroorzaken, moet de overheid ervoor zorgen dat de regelgeving inzake rij- en rusttijden, chauffeursopleidingen en voertuignormen wordt nageleefd. Ofschoon strengere eisen wenselijk zijn, moet wel worden voorkomen dat al te veel regels worden opgelegd en bureaucratische procedures zich opstapelen.

## Galileo-programma

30. Het Comité steunt het voorstel om een Europees satellietnavigatiesysteem op te zetten. De mogelijkheid om bijvoorbeeld bussen in het openbaar vervoer of goederencontainers nauwlettend op afstand te volgen en met informatiesystemen te werken voegt nu al een nieuwe dimensie aan het vervoersmanagement toe. Als een reeks satellieten speciaal voor dit doel wordt ingezet, kunnen de gebruikers rekenen op exactere gegevens en zijn zij niet langer aangewezen op satellieten die in de eerste plaats voor militaire doeleinden zijn bestemd en als zodanig niet altijd beschikbaar zijn voor vervoersdoeleinden.

Brussel, 13 maart 2002.

*De voorzitter*

*van het Comité van de Regio's*

Albert BORE