

Advies van het Comité van de Regio's over de „Mededeling van de Commissie ‘Vervoer en CO₂: De uitwerking van een gemeenschappelijke benadering’ uitgebracht op 11 maart 1999”

(1999/C 198/02)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien de Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het EP, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's inzake „Vervoer en CO₂: De uitwerking van een gemeenschappelijke benadering” (COM(98) 204 def.);

gezien het besluit van de Commissie d.d. 3 april 1998, het Comité van de Regio's overeenkomstig artikel 198 C lid 1, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap hierover te raadplegen;

gezien het besluit van zijn Bureau d.d. 15 juli 1998, commissie 3 „Transeuropese netwerken, vervoer, informatiemaatschappij” met de voorbereidende werkzaamheden te belasten;

gezien het ontwerpadvies (CDR 230/98), dat op 27 november 1998 door commissie 3 is goedgekeurd (rapporteurs: de heer Panettoni en mevrouw Warhurst);

gezien het advies van het Comité van de Regio's d.d. 18 september 1997 inzake „Klimaatveranderingen en energie” (CDR 104/97 fin)⁽¹⁾;

gezien de resolutie van het Comité van de Regio's d.d. 14 mei 1998 over het Europees Handvest van de decentrale overheden t.b.v. een vooruitstrevend en duurzaam vervoersbeleid (CDR 347/97 fin)⁽²⁾,

gezien het Witboek „Een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken” (COM(96) 421 def.) en het desbetreffende CvdR-advies (CDR 143/97 fin)⁽³⁾;

gezien het advies van het Comité van de Regio's over een „Duurzame vervoersstrategie voor lokale en regionale overheden en de Europese Unie” (CDR 255/97 fin)⁽⁴⁾;

gezien de Mededeling van de Europese Commissie inzake „Trans-Europese goederen-snelspoortrajecten” (COM(97) 242 def.) en het advies dat het CvdR op verzoek van de Commissie heeft uitgebracht (CDR 346/97 fin)⁽⁵⁾;

gezien het Groenboek van de Europese Commissie over het „Citizens' Network”: de verwezenlijking van de mogelijkheden van het openbaar personenvervoer in Europa (COM(95) 601 def.);

gezien de Mededeling over „De ontwikkeling van de kustvaart in Europa: vooruitzichten en uitdagingen” (COM(95) 317 def.);

gezien het Groenboek over „Havens en maritieme infrastructuur” (COM(97) 678 def.);

gezien de Mededeling „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer: mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie” (COM(95) 691 def.);

gelet op het Vijfde beleidsplan en actieprogramma van de Gemeenschap inzake het milieu en duurzame ontwikkeling⁽⁶⁾ (93/C 138/01), waarin wordt gewezen op de noodzaak, een strategie uit te stippelen om de invloed van het vervoer op het milieu te verminderen;

⁽¹⁾ PB C 379 van 15.12.1997, blz. 11.

⁽²⁾ PB C 251 van 10.8.1998, blz. 7.

⁽³⁾ PB C 379 van 15.12.1997, blz. 4.

⁽⁴⁾ PB C 180 van 11.6.1998, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB C 180 van 11.6.1998, blz. 17.

⁽⁶⁾ PB C 138 van 17.5.1993, blz. 1.

gelet op het door de Gemeenschap voorgestelde protocol bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake Klimaatverandering (UNFCCC), dat als doelstelling heeft, de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer te stabiliseren op een niveau waarop de menselijke activiteiten geen schade toebrengen aan het klimaatsysteem;

gelet op het protocol van Kyoto dat op 10 december 1997 is goedgekeurd door de derde conferentie van de partijen bij het Verdrag inzake klimaatverandering, waarmee de industrielanden zich verplichten tot een zich over alle sectoren uitstrekkende reductie van de uitstoot van broeikasgassen van 5,3 % tegen 2008-2012 ten opzichte van het niveau van 1990;

overwegende dat in het protocol van Kyoto wordt gestreefd naar de reductie van de uitstoot van de zes belangrijkste broeikasgassen die niet onder het protocol van Montreal (inzake de bescherming van de ozonlaag) vallen, te weten kooldioxide (CO₂), methaan (CH₄), distikstofmonoxide (N₂O), gefluoreerde koolwaterstoffen (HFC's), volledig gehalogeneerde fluorokoolstoffen (PFC's) en zwafelhexafluoride (SF₆),

heeft het tijdens zijn 28e zitting van 10 en 11 maart 1999 (vergadering van 11 maart 1999) het volgende advies goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. In het protocol van Kyoto, dat is ondertekend door de landen die hebben deelgenomen aan de derde conferentie van de partijen bij het Klimaatverdrag in december 1997, worden de reductiedoelstellingen voor door de mens in het milieu gebrachte broeikasgassen neergelegd en worden instrumenten genoemd waarmee de reductie kan worden bereikt. Deze instrumenten, met name het verhandelen van emissierechten tussen de ondertekenaars van het protocol, zullen de inzet zijn van de vierde conferentie in november 1998 te Buenos Aires.

1.2. Het Comité van de Regio's erkent dat de EU een belangrijke rol heeft gespeeld in het onderhandelingsproces t.b.v. het Kyoto-protocol, en ertoe heeft bijgedragen dat het beleid gericht op stabilisering van het wereldklimaat in het streven naar duurzame groei, een steeds grotere rol is gaan spelen.

1.3. De volgende uitdaging wordt gevormd door de uitvoering van de Kyoto-doelstellingen en de wijze waarop de gevolgen van het beleid en de reductiemaatregelen worden beoordeeld en gecontroleerd. Het Comité van de Regio's wil een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de vaststelling van de uitvoeringsstrategieën, en de regio's en gemeenten zijn van plan deze een concrete invulling te geven, door harmonisatie van de concurrentievoorwaarden, samenhang van de activiteiten op alle bestuursniveaus en actief partnerschap tussen alle actoren die bij de bevordering van duurzame ontwikkeling betrokken zijn.

2. Algemene opmerkingen

2.1. De vervoerssector is vanwege zijn specifieke kenmerken en de stijgende vraag in alle landen die het Kyoto-protocol hebben ondertekend, een van de prioritaire actierreinen voor de beheersing van de CO₂-uitstoot. Het Comité van de Regio's is het in grote lijnen eens met de inhoud van de Mededeling over vervoer en CO₂, en beschouwt de daarin voorgestelde maatregelen als een goed uitgangspunt om de doelstellingen te verwezenlijken.

2.2. In de EU is het aandeel van de CO₂-uitstoot dat met vervoer verband houdt gestegen van 19 % in 1985 tot 26 % in 1995. De toename van de uitstoot was sterker dan de economische groei. Het wegvervoer, dat veel energie verbruikt, heeft om evidente redenen altijd de voorkeur van producenten en consumenten genoten. Daarbij mag echter niet over het hoofd worden gezien dat personenauto's alléén al zo'n 50 % van de uitstoot voor hun rekening nemen, en dat het stedelijk verkeer ongeveer de helft van de uitstoot door het wegvervoer veroorzaakt. Het luchtvervoer is slechts verantwoordelijk voor 12 % van de CO₂-uitstoot door het vervoer, maar dit percentage stijgt voortdurend. De verdeling van de reductiedoelstellingen voor de CO₂-emissie over de verschillende sectoren van de economie is nog niet vastgesteld en komt in deze Mededeling niet aan de orde. Het Comité van de Regio's stelt echter bezorgd vast dat als geen maatregelen worden genomen, de uitstoot in de vervoerssector met 40 % zal stijgen, terwijl met de voorgestelde maatregelen de komende vijftien jaar een daling van 20-25 % ten opzichte van de huidige tendens kan worden bereikt. Hoewel deze daling een halvering van de groeitendens betekent en aanzienlijke innovaties in het vervoersbeleid en het gedrag van de gebruikers vergt, zal het reductiepotentieel toch veel kleiner zijn dan de streefwaarde van 8 % ten opzichte van het niveau van 1990, die de algemene reductiedoelstelling van de EU vormt.

2.3. Het Comité van de Regio's is het met de Commissie eens dat de voorgestelde maatregelen vlot en vastberaden moeten worden goedgekeurd, maar is van mening dat in de nabije toekomst verdere maatregelen moeten worden getroffen, met name voor het lokaal en stedelijk vervoer, dat a) het sterkst groeit, b) de meest evidente functionele en milieuproblemen kent, en c) waarbij het grootste aantal personen en bedrijven betrokken zijn.

3. Specifieke opmerkingen

3.1. Het Comité van de Regio's gaat akkoord met de in de Mededeling geschetste toekomstverwachtingen, en is het ermee eens dat de doelstellingen van Kyoto onmogelijk kunnen worden verwezenlijkt zonder een radicale wijziging van het beleid, de instrumenten en de verdeling van de verantwoordelijkheden over de uitvoerende instanties. Het is met name zaak dat de groeitendens van het aandeel vervoer in het BBP

(U*km/BBP) wordt omgebogen of in ieder geval aanzienlijk wordt vertraagd. Terwijl het BBP in de periode 1985-1995 met 26 % is gestegen, is de CO₂-uitstoot in de vervoersector met 37 % omhoog gegaan.

3.2. In deze situatie is het volgens het Comité van de Regio's van levensbelang dat het traditionele overheidsbeleid, gericht op het aanbod van infrastructuur en diensten, wordt aangevuld met een nieuw en doeltreffend overheidsbeleid, gericht op de vraag naar mobiliteit. Het Comité is van mening dat lokaal en regionaal vervoer primair een zaak voor de lokale, regionale en nationale overheden is, die daarbij met vervoerders en groepen van vervoergebruikers samenwerken. Voor de lokale en regionale overheid is een belangrijke taak weggelegd bij het bijstellen van dit beleid. Zij kunnen ertoe bijdragen de kwaliteit van het bestaan van mensen die in hun gebied of regio wonen en werken, te verbeteren. Door middel van samenwerking en partnerschappen kunnen de lokale en regionale overheden:

- de vraag naar mobiliteit beheersen;
- met andere gemeenten en regio's samenwerken om ervoor te zorgen dat de maatregelen praktisch, doeltreffend en politiek haalbaar zijn;
- het bedrijfsleven ervan overtuigen dat er een markt voor „groene” vervoersmiddelen is.

3.3. De doeltreffendste bijdrage die regionale en lokale overheden kunnen leveren om de CO₂-uitstoot te verminderen, is de vraag naar mobiliteit te beheersen en de burgers te helpen de reisbehoefte te beperken. De meeste regionale en lokale overheden in de Europese Unie zijn verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening en kunnen de lokatie van woon- en werkgebieden in de vervoersinfrastructuur bepalen. De lokale en regionale overheden kunnen de burgers helpen de reisbehoefte terug te dringen door middel van een gecoördineerde aanpak van geïntegreerde ruimtelijke ordening, waarbij winkels, dienstverlening en recreatieve voorzieningen zo dicht mogelijk bij woongebieden worden gesitueerd, en attracties die veel verkeer trekken zich in de buurt van haltes of stations van het openbaar vervoer bevinden. Zij zouden daarvoor wel meer beslissingsbevoegdheid moeten krijgen ten aanzien van de mate waarin hun gebieden voor verkeer worden opengesteld, alsook garanties ten aanzien van de mobiliteit en toegankelijkheid voor al hun burgers.

3.4. De Commissie betoogt dat een ruimtelijke-orderingsbeleid in combinatie met aanvullende maatregelen, de emissies per capita per dag rond 2010 tot eenderde kan verminderen. Het Comité van de Regio's vindt dit een goede zaak, maar is niettemin van mening dat meer nadruk, in de zin van meer onderzoeksinspanningen en meer middelen, moet worden gelegd op wat in de Mededeling „aanvullende” maatregelen worden genoemd, zoals een stedelijk beleid dat bewust is gericht op vermindering van de vraag naar vervoer, stimulering van een nieuwe mobiliteitscultuur, het lanceren van een voorlichtingscampagne over de milieu-effecten van de verschillende vervoerswijzen, bevordering van carpooling en niet-gemotoriseerde mobiliteit (lopen en fietsen), het organiseren van een concreet scholingsprogramma ter verbetering van de rijstijl, waarbij het milieu wordt ontzien en wordt bespaard op brandstoffen (eco-driving) en innoverende formules voor het beheer van de stedelijke mobiliteit (beperking van het

verkeer, betere doorstroming van het verkeer m.b.v. telematica-oplossingen, stroomlijning van de trajecten en snelheidsbeperking). Om deze aanvullende maatregelen op grote schaal te kunnen invoeren, zouden de nationale overheden en de Commissie ook zelf de nodige wetswijzigingen moeten verrichten.

3.5. Hoewel bovenstaande maatregelen bijna allemaal door de lokale en regionale overheden te nemen zijn, acht het CvDR het van groot belang dat ook op communautair en nationaal niveau expliciet wordt erkend dat dit beleid kan helpen de Kyoto-doelstellingen te verwezenlijken. Er dienen dan ook grootschalige proefprojecten te worden opgezet, waarvan de resultaten dienen te worden geëvalueerd. Daarnaast moeten de bestaande netwerken worden gebruikt om ervaringen uit te wisselen en organisatorische bijstand te verlenen aan de projecten, en ten slotte moeten voldoende middelen worden gereserveerd om de meest doeltreffende initiatieven op het stuk van emissiereductie te bevorderen en uit te bouwen. Het Comité vraagt de Commissie deze initiatieven te steunen, en er bij de lokale en regionale overheden op aan te dringen bij de ontwikkeling van hun lokale en regionale strategieën met de beheersing van de vraag naar mobiliteit rekening te houden. Het Comité juicht de algemene strekking van de voorgestelde maatregelen in de Mededeling over de ontwikkeling van het Citizens' Network toe.

3.6. In aanvulling op de belangrijkste langetermijndoelstelling, nl. het beheersen van de vraag naar mobiliteit, zullen andere gecoördineerde maatregelen nodig zijn om de CO₂-reductie te verwezenlijken: de invoering van het vernieuwde tariefsysteem uit het Groenboek van 1996, welke inhoudt dat de door het vervoer gegenereerde kosten — inclusief de sociale en milieukosten — in grotere mate door de gebruikers moeten worden betaald, en de volledige herziening van het huidige systeem van stimuleringsmaatregelen. Dit systeem veroorzaakt niet zelden negatieve gevolgen, namelijk wanneer een vraag wordt gestimuleerd die volstrekt onnodig is voor de ontwikkeling van de economische bedrijvigheid en het welzijn van de gemeenschap.

Andere maatregelen om de uitstoot van CO₂ te verminderen, zijn: de energie-efficiency van vervoersmiddelen en het gebruik van alternatieve brandstoffen bevorderen, verkeersopstoppingen tegengaan en meer in het algemeen de negatieve externe effecten afzwakken. De regio's en gemeenten, die nu al actief betrokken zijn bij de concrete uitvoering van een op deze doelstellingen gericht vervoersbeleid, zijn bereid nog meer bij te dragen aan de verwezenlijking van de Kyoto-doelstellingen d.m.v. specifieke beleidsmaatregelen voor een horizontale integratie tussen de verschillende vervoerstakken en gebieden; deze maatregelen kunnen het beste op lokaal en regionaal niveau worden vastgesteld en uitgevoerd.

3.7. Wat het actierrein betreft, stemt het Comité van de Regio's in met de noodzaak, de aandacht toe te spitsen op de vervoerstakken met de hoogste CO₂-uitstoot. Dat zijn in de eerste plaats het wegvervoer, maar tevens het luchtvervoer, die worden gekenmerkt door de hoogste CO₂-uitstoot per passagier/km en per vervoerde ton/km. Het Comité dringt er

bij de Commissie op aan, ervoor te zorgen dat de prijsstelling in het vervoer de werkelijke reiskosten weerspiegelt⁽¹⁾. Door de prijsstructuren aan te passen, kunnen duurzame vervoerswijzen goedkoper en aantrekkelijker worden gemaakt, en omgekeerd. Door tolheffingen moet goederenvervoer over de weg worden ontraden indien railvervoer beschikbaar is. Het Comité kijkt uit naar het Witboek van de Commissie over luchtvervoer en het milieu, en zou graag een advies uitbrengen over het onderwerp eerlijke prijzen voor het gebruik van infrastructuur. Het Comité vindt dat meer nadruk moet worden gelegd op de bevordering van milieuvriendelijke, alternatieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen.

3.8. Het Comité van de Regio's is van mening dat de nieuwe mededingings- en marktregels van fundamenteel belang zijn voor een efficiënter vervoerssysteem. De noodzaak van innovatie kan verschillende redenen hebben, afhankelijk van het land waarin deze zich voordoet. Het Comité dringt er bij de Commissie op aan, de uitwisseling van ervaringen op het gebied van concurrentie aan te moedigen. Het wil de Commissie er met name op wijzen dat de in het VK opgedane ervaringen met deregulering en liberalisering niet voor alle partijen even gunstig zijn geweest. Vrije mededinging levert weliswaar een goedkoop netwerk op, maar zorgt niet per definitie voor een vervoerssysteem dat op de behoeften van de consumenten is toegesneden, klantvriendelijk is en rekening houdt met het milieu. Er moeten restricties in het systeem worden ingebouwd, en er kan niet van worden uitgegaan dat de markt altijd het beste en doeltreffendste systeem creëert. Het Comité ziet in dat de instandhouding van monopolistische structuren nog maar nauwelijks te rijmen valt met sociale en milieudoelstellingen. De ervaring van veel EU-lidstaten die nog geen liberaliseringsprogramma's hebben opgezet, leert dat openbaarvervoersbedrijven van de staat niet per definitie het algemeen belang nastreven. Het Comité is dan ook van mening dat de inspanningen hoofdzakelijk op regulering door de overheid moeten zijn gericht. Het is van essentieel belang dat in de dienstverleningscontracten kwaliteitsgaranties voor de gebruikers worden opgenomen, zoals klantenservice. Ook moet worden voldaan aan de sociale wetgeving inzake o.m. loonhoogte en arbeidsomstandigheden. Het Comité dringt er bij de Commissie op aan de mededinging te bestuderen vanuit het oogpunt van milieu, consumenten en de lokale en regionale overheden, en tevens de belangen van ondernemers in de overweging mee te nemen.

3.9. De voorschriften moeten internationaal op één lijn worden gebracht, en er moet een hoog niveau van veiligheid en milieuvriendelijkheid worden gegarandeerd. In dit verband stemt het CvdR in met de voorgestelde instrumenten, zoals invoering van een heffing op brandstoffen (met uitzondering van het openbaar vervoer), harmonisering van de belasting op kerosine in het luchtvervoer en vooral de totstandkoming van een doeltreffende tarifiering waarmee de onderliggende sociale en milieukosten beter in de prijzen tot uitdrukking komen. De inhoud van het Groenboek „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer” vormt een goed uitgangspunt om de materie verder uit te diepen en naar oplossingen te zoeken.

3.10. Het Comité van de Regio's vindt het met name een goede zaak dat belang wordt gehecht aan de logistiek, niet alleen om een werkelijke daling van de vervoerskosten te bewerkstelligen maar tevens om het aantal afgelegde kilometers per voertuig te verminderen, het „leegrijden” te beperken en het verkeersvolume in het algemeen te verminderen. Mits op de juiste manier opgenomen in het overheidsbeleid, biedt de logistieke bemoeienis door derden goede mogelijkheden voor vraagbeheersing in het goederenvervoer. Zo kunnen de gevolgen van de doorberekening van externe kosten in de prijs beperkt worden gehouden.

3.11. De kwestie van het goederenvervoer in stedelijke gebieden wordt in de Mededeling slechts terloops aangestipt. Volgens het Comité is dit echter een veelbelovend actieterrain, waarop de regio's en gemeenten een innoverende bijdrage kunnen leveren. De potentiële stroomlijning van het verkeer zou op niet onaanzienlijke wijze kunnen bijdragen aan de verwezenlijking van de Kyoto-doelstellingen.

3.12. Het beleid t.b.v. de technologische innovatie van vervoersmiddelen, met name personenauto's, d.m.v. fiscale prikkels en vrijwillige afspraken met de automobiellindustrie, is van essentieel belang om de CO₂-emissie te reduceren. De ervaringen in het verleden laten echter zien dat, zonder buitengewone maatregelen om autosloop te stimuleren, de vervanging van het wagenpark uiterst traag verloopt, zodat de resultaten van de technologische innovatie alleen op de middellange termijn voelbaar zijn. Bovendien kan de technologische vooruitgang op milieugebied teniet worden gedaan door een groter vermogen en betere prestaties van nieuwe voertuigen. Alle maatregelen van de lidstaten of de Commissie zouden dan ook vergezeld moeten gaan van een beleid voor wagenparkontwikkeling en een rationeel autogebruik. De regio's en gemeenten hebben zich sterk beijverd om de introductie van innovaties in een stroomversnelling te brengen, door de automobiellindustrie toegang te geven tot een bevoorrechte markt, namelijk die van voertuigen die worden gebruikt in het openbaar vervoer en door overheidsdiensten. De regio's en gemeenten kunnen verder van nut zijn door het bedrijfsleven ervan te overtuigen dat er een vraag naar „groen” vervoer is.

3.13. De regionale en lokale beleidsmaatregelen ter stimulering van elektrisch aangedreven voertuigen, voertuigen met een zeer laag brandstofverbruik of waarvan de motor door milieuvriendelijker brandstoffen wordt aangedreven, moeten ook in de toekomst worden voortgezet. Vooral omdat de gebruikers op die manier direct geconfronteerd worden met de mogelijkheden en doeltreffendheid van de innovaties.

3.14. Het vervoer per spoor wordt momenteel ingrijpend geïnnoveerd, met de invoering van concurrentie en de liberalisering van de toegang tot het spoorwegnet. De openstelling van lokale spoorwegen voor regionale ondernemingen, de ingrijpende transformatie van de nationale spoorwegen en de concrete totstandkoming van transnationale netwerken met de introductie van de eerste goederen-snelspoortrajecten, geven een snel veranderend beeld te zien. De regio's en gemeenten,

⁽¹⁾ Zoals is uiteengezet in het advies CDR 406/95 fin (PB C 337 van 11.11.1996, blz. 13) over het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid — Actieprogramma 1995-2000.

die een veel grotere rol zullen moeten gaan spelen, zullen de vraag in goede banen moeten leiden en het aanbod op lokaal niveau moeten plannen en beheersen. In dit verband acht het Comité van de Regio's het van fundamenteel belang dat de verschillende functies van het netwerk en de verschillende gebieden goed op elkaar aansluiten.

3.15. Het CvdR stemt ermee in dat op het stuk van de stedelijke mobiliteit, veel belang wordt gehecht aan de ontwikkelingsstrategieën t.b.v. de openbaarvervoersnetwerken, als middel om de CO₂-uitstoot te verminderen. De uitdaging voor de lokale en regionale overheden bestaat erin, de burgers minder afhankelijk te helpen maken van auto's en de vervoerssystemen duurzamer te maken, zodat een nieuwe mobiliteitscultuur ontstaat. De aanwijzingen in de Mededeling over belangrijke parameters — zoals de energie-efficiency in verhouding tot de bezettingsgraad van voertuigen — openen de weg naar meer gedetailleerde beleidsmaatregelen om het openbaar vervoer te organiseren. Formules als car pooling, van pooling, collectieve taxi's en car sharing zijn interessant en zouden ook in het openbaar-vervoerssysteem moeten worden geïntegreerd. Deze belangrijke innovaties zouden onderwerp kunnen zijn van een proefprojecten- en onderzoeksprogramma op Europees niveau. De samenwerking van regio's en gemeenten met ondernemers en gebruikers draagt in sterke mate bij tot het succes van een beleid gericht op stimulering van het openbaar vervoer en een bewuster gebruik van personenauto's.

3.16. Het CvdR ziet er het nut van in, de kustvaart in de Europese Unie verder te ontwikkelen om het evenwicht tussen de verschillende vervoerstakken te herstellen. Zo kan het wegvervoer worden gereduceerd, hetgeen een gunstiger brandstofverbruik en een vermindering van de CO₂-uitstoot tot gevolg zal hebben. Het Comité zou graag zien dat de Commissie in dit verband tevens het belang van de binnenvaart in aanmerking neemt. Wel wijst het erop dat deze actie alleen mogelijk is indien de kust- en de binnenvaart deel uitmaken van een adequaat georganiseerd integraal vervoerssysteem, gebaseerd op de nieuwe logistieke inzichten en de bevordering van intermodaliteit.

3.17. De doelstellingen van de Mededeling kunnen alleen worden verwezenlijkt indien de volgende factoren op geïntegreerde en samenhangende wijze worden georganiseerd: intermodaliteit en ontwikkeling van gecombineerd vervoer, ontwikkeling van de kust- en de binnenvaart uitbouw van de internationale corridors voor goederenvervoer tot een netwerk, rationale organisatie van het wegvervoer op de eindtrajecten en op de korte- en middellange afstanden, en een efficiënte aansluiting op de regionale en stedelijke mobiliteit van passagiers en goederen.

3.18. De instrumenten voor planning en beoordeling van de economische (en andere) gevolgen van de maatregelen zouden vandaag de dag een centrale plaats moeten innemen, maar dat is niet in de Mededeling terug te vinden. Het Comité pleit voor de invoering van een milieu-effectrapportage (MER), als onderdeel van het vervoersplan. De regio's en gemeenten zijn vanwege hun subnationale karakter en hun specifieke kennis van de lokale werkelijkheid, mogelijk de meest geschikte plaats voor de integratie van vervoer, economie en ruimtelijke

ordering. Ook zijn zij de beste plaats voor het toezicht op de actieplannen t.b.v. de vermindering van de CO₂-uitstoot.

4. Conclusies

4.1. Het Comité van de Regio's is ingenomen met de inhoud van de Mededeling over vervoer en CO₂, en stemt in met de daarin opgenomen analyse en maatregelen om de CO₂-uitstoot in de verschillende sectoren te reduceren. Wel is het van mening dat in de toekomst nieuwe maatregelen nodig zullen zijn omdat de groei van de uitstoot weliswaar wordt gehalveerd, maar toch in flagrante tegenspraak blijft met de doelstellingen van Kyoto.

4.2. Het Comité acht een geïntegreerde benadering van vervoer en ruimtelijke ordening van bijzonder belang; deze moet bewust op de terugdringing van de vraag naar vervoer zijn gericht. Het Comité dringt er bij de Commissie op aan, methoden te ontwikkelen om deze geïntegreerde benadering onderdeel te maken van een gecoördineerde aanpak ter bevordering van een nieuwe mobiliteitscultuur.

4.3. Het Comité acht het met name positief dat per sector maatregelen worden onderscheiden. Het deelt de opvatting dat de maatregelen voor de vermindering van de CO₂-uitstoot voordelen voor zowel de economie als het milieu opleveren, en dat er met grote spoed voor moet worden gezorgd dat:

- het brandstofrendement van personenauto's wordt verbeterd bv. door de ontwikkeling en productie van zuinige voertuigen voort te zetten;
- een eerlijker en efficiëntere tarifiering in het vervoer wordt ingevoerd;
- het openbaar vervoer, met name in de in steden, wordt bevorderd en de interne railvervoermarkt wordt verbeterd;
- het luchtvervoer milieuvriendelijker wordt gemaakt;
- het zeevervoer over korte afstanden wordt gestimuleerd;
- de integratie van de verschillende vervoerstakken en de ontwikkeling van intermodaliteit worden bevorderd.

4.4. Het Comité is het eens met de maatregelen voor de verschillende onderdelen van het vervoerssysteem. Wel plaatst het daarbij de kanttekening dat de meeste aandacht uitgaat naar het vervoer over lange afstanden, nationaal en internationaal vervoer, terwijl maatregelen m.b.t. het stedelijk en lokaal vervoer, die eveneens uitstekende mogelijkheden bieden om de uitstoot te verminderen (en het welzijn te verbeteren), onderbelicht blijven. Het gaat hier echter om factoren die bijdragen tot een blijvende verbetering van de kwaliteit van het bestaan en de gezondheid van de burgers. De rol van plaatselijke overheden bij het aanmoedigen van een milieu- en klimaatvriendelijke vervoersstrategie en vermindering van de uitstoot van broeikasgassen dient dan ook te worden erkend.

4.5. Het Comité is er een groot voorstander van dat de actieplannen op verschillende niveaus — nationaal, regionaal, lokaal — met medewerking van andere openbare en particu-

liere belanghebbenden worden uitgevoerd, en dat zij worden geschraagd door doeltreffende systemen ter bewaking van de

ontwikkelingen in de CO₂-uitstoot, en de naleving van de op nationaal en lokaal niveau aangegane verplichtingen.

Brussel, 11 maart 1998.

De voorzitter

van het Comité van de Regio's

Manfred DAMMEYER

Advies van het Comité van de Regio's over de „Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Comité van de Regio's en het Economisch en Sociaal Comité betreffende het thema 'Ontwikkeling van het 'Citizens' Network': het belang van goed lokaal en regionaal personenvervoer en de bijdrage van de Europese Commissie aan de totstandkoming daarvan”

(1999/C 198/03)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien de mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Comité van de Regio's en het Economisch en Sociaal Comité „Ontwikkeling van het 'Citizens' Network': het belang van goed lokaal en regionaal personenvervoer en de bijdrage van de Europese Commissie aan de totstandkoming daarvan” (COM(1998) 431 def.),

gezien het besluit van de Commissie van 13 juli 1998 om het Comité overeenkomstig artikel 198 C, eerste alinea, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap over dit onderwerp te raadplegen,

gezien het besluit van zijn Bureau van 15 juli 1998 om commissie 3 „Trans-Europese netwerken, vervoer, informatiemaatschappij” met de voorbereidende werkzaamheden terzake te belasten,

gezien het ontwerpadvies (CDR 436/98 rev. 1) dat op 22 januari 1999 door commissie 3 is goedgekeurd (rapporteur: de heer Panettoni);

heeft tijdens zijn 28e zitting van 10 en 11 maart 1999 (vergadering van 11 maart) het volgende advies goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het belang van lokaal en regionaal personenvervoer

1.1.1. Het Comité van de Regio's erkent dat vervoer zonder meer een wezenlijke bijdrage levert tot de duurzame ontwikkeling die in het Verdrag van Amsterdam als een van de doelstellingen van de Europese Unie is genoemd.

1.1.2. Om de lokale economische ontwikkelingsplannen ten uitvoer te leggen is het volgens het Comité noodzakelijk dat een lokaal en regionaal vervoersnet tot stand wordt gebracht dat beantwoordt aan de strengste kwaliteitsnormen en duurzaamheidsvereisten. Een goed lokaal en regionaal vervoersnet is van doorslaggevend belang voor de goede werking van een nationaal en Europees vervoersysteem. Een systeem dat aan de bovenvermelde eisen voldoet, heeft talrijke

gevolgen die op economisch, milieu- en sociaal gebied erg belangrijk zijn. Een doeltreffend vervoersysteem is niet alleen een noodzakelijk structureel onderdeel van economische ontwikkelingsplannen en programma's voor groei van de werkgelegenheid, maar ook van het proces van duurzame economische ontwikkeling. Het draagt immers bij tot de vermindering van de verkeerscongestie, de sanering van het milieu, de terugdringing van het energieverbruik en het tegengaan van vervuiling, met name door koolstofdioxide. Een efficiënt lokaal en regionaal transportsysteem is bovendien een gedegen instrument om de sociale uitsluiting van minder draagkrachtige, werkloze of gehandicapte personen en van personen die aan de rand van de stad of op het platteland wonen, tegen te gaan en te verminderen. Bovendien draagt het bij tot de territoriale cohesie van kwetsbare gebieden.

1.1.3. Het Comité signaleert als belangrijk kenmerk van de laatste jaren dat er sprake is van een steeds minder systemati-