

STANDPUNTNOTA VAN DE EVP-FRACTIE TRAN OVER VERVOERSWIJZEN

(DEFINITIEVE VERSIE zoals goedgekeurd door de EVP-Fractie op 18 mei 2021)



1. Automobielsector

De aanpassing aan digitale en klimaatvriendelijke mobiliteit stelt de automobielsector voor de grootste veranderingen uit zijn geschiedenis. De EVP-Fractie meent dat het de taak is van de Europese wetgevers om de sector te helpen **klimaatneutraal te worden op een realistische, technologie-neutrale en sociaal verantwoorde manier**.

Volgens ons is er een **holistische en wetenschappelijk onderbouwde aanpak** nodig. Alle toekomstige maatregelen moeten worden gebaseerd op resultaten van **uitgebreide effectbeoordelingen** waarin rekening wordt gehouden met de economische, ecologische en sociale gevolgen, alsook met de verschillende mobiliteitsbehoeften van gebruikers. De milieuprestaties moeten worden bepaald door de **levenscyclusmissies** te meten. Technologische neutraliteit, inzicht in de effecten en voorspelbare wetgeving moeten de uitgangspunten vormen voor alle komende wetgevingswerkzaamheden.

De EVP-Fractie is ervan overtuigd dat **mobiliteit een recht is van alle EU-burgers**. We moeten ons op duidelijke, oprechte en realistische wijze inzetten voor de toekomst van individuele mobiliteit en moeten ervoor zorgen dat zij geen luxe voor een kleine groep mensen wordt. Er bestaat **geen oplossing die in alle gevallen bruikbaar is**. Een algemeen verbod op verbrandingsmotoren is niet in het belang van de Europese burgers en onze werkgevers. De gebruikers moeten de technologie kunnen kiezen die volgens hen het best aansluit op hun behoeften.

Wij geloven in het innoverend vermogen en potentieel van de automobielsector. Deze innovatiekracht moet worden onde-

rsteund en gestimuleerd door **voldoende financieringscapaciteit** voor onderzoek en ontwikkeling uit de EU-fondsen. Europa moet de kansen die **NextGenerationEU** biedt, aangrijpen om de ontwikkeling van nog efficiëntere voertuigen met verbrandingsmotoren, betaalbare emissiearme en emissievrije voertuigen en de uitrol van alternatieve brandstoffen te financieren.

Wij benadrukken de noodzaak van recycleerbaarheid en pleiten voor een specifiek **Europees programma voor de recycling van voertuigen**. Zo'n programma zou tot stand kunnen worden gebracht via de EU-wetgeving inzake de circulaire economie.

Een **ambitieuze aanpak voor de infrastructuur** is onontbeerlijk. De Europese wetgevers moeten de komende jaren voorrang geven aan de uitrol van een adequate digitale netwerkinfrastructuur, een efficiënt en dicht netwerk van oplaadpunten en tankstations voor personenauto's en bedrijfsvoertuigen – ook in eiland- en ultraperifere regio's en in plattelandsgebieden – beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en voldoende sanitaire voorzieningen. Wij verwachten een ambitieuze herziening van het **TEN-T**, met de nadruk op de voltooiing van het kernnetwerk en de wegwerking van grensoverschrijdende knelpunten tegen 2030.

De herziening van de **richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** biedt de gelegenheid om ambitieuze bindende doelstellingen voor het gebruik van alternatieve brandstoffen vast te stellen. Samen met eisen inzake interoperabiliteit, gemeenschappelijke normen en één enkel betaalsysteem kan een echt gemeenschappelijk oplaadnetwerk tot stand worden gebracht. Alternatieve brandstoffen zoals waterstof zijn bij uitstek geschikt om de uitstoot van het bestaande wagenpark

te verminderen, met name voor zware bedrijfsvoertuigen. Met de herziening van de **richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen** moet de uitrol van oplad- en tankinfrastructuur in particuliere en openbare, bestaande en nieuwe gebouwen worden ondersteund.

De grootschalige elektrificatie van voertuigen vereist toegang tot efficiënte, gunstig geprijsde en klimaatvriendelijke accutechnologieën. Momenteel wordt het overgrote deel van de voertuigaccu's buiten Europa geproduceerd, en een toename van de ontwikkelings- en productiecapaciteit van accu's in de EU zal van cruciaal belang zijn voor het voortbestaan van Europese autofabrikanten op korte termijn en voor hun economische succes op lange termijn. De EU moet daarom onderzoek en ontwikkeling op dit gebied stimuleren waarbij de industrie en de academische wereld nauw met elkaar moeten samenwerken, en meer financiële middelen uittrekken voor dergelijke ontwikkelingsactiviteiten, alsook de productie van accu's voor Europese voertuigen en voor de uitvoer naar derde landen bevorderen.

De transitie in de automobielsector moet worden ondersteund met een uitbreiding van hernieuwbare energiebronnen in de hele EU, met inbegrip van een programma om concurrerende en betaalbare elektriciteitsstarieven te garanderen. Een ambitieuze herziening van de **richtlijn hernieuwbare energie II** en de nationale uitvoeringsmaatregelen moeten de uitrol van infrastructuur voor waterstof en e-brandstoffen ondersteunen.

Alleen als we ervoor zorgen dat er op korte termijn adequate infrastructuur voorhanden is, kunnen we op geloofwaardige wijze spreken van een aanzienlijke versnelling van de emissiereductie in de sector **en het bereiken van de klimaatdoelstellingen**. Wetenschappelijke feiten en uitgebreide effectbeoordelingen moeten het uitgangspunt vormen bij de vaststelling van nieuwe emissiereductiedoelstellingen. Daarbij moet ook worden gekeken naar andere mogelijkheden om de uitstoot te verminderen, zoals het verhogen van de algehele systeemefficiëntie.

De investeringen in infrastructuur moeten ondersteund worden met **gecoördineerde stimuleringsregelingen** van de lidstaten voor personen- en bedrijfsvoertuigen en door een **Europese voorlichtingscampagne** ter illustratie van de voordelen van verschillende typen emissievrije en emissiearme voertuigen. De integratie van het wegvervoer in het emissiehandelssysteem

van de EU op lange termijn kan een aanvullend instrument zijn dat moet worden overwogen indien een effectbeoordeling dat rechtvaardigt.

De EVP-Fractie steunt alle inspanningen om verkeersveiligheid te verbeteren en de doelstellingen van **Vision Zero** te bereiken. Bij het ontwerpen van infrastructuur moet veiligheid altijd vooropstaan. De door de weggebruikers opgebrachte inkomsten uit belastingen, tolgelden, vignetten en brandstofaccijnzen moeten geheel worden geheinvesteerd in het onderhoud, de modernisering en verbetering van onze wegeninfrastructuur, met inbegrip van maatregelen ter compensatie van de negatieve gevolgen voor omwonenden van drukke wegen

De transitie in de automobielsector zal onvermijdelijk leiden tot banenverlies. Nieuwe productieketens moeten worden beschouwd als sleuteltechnologieën en moeten centraal staan in een **EU-industriebeleid**. De Europese financiële steun voor **om- en bijscholing** moet worden opgeschroefd, met name in landen en regio's met een sterke industriële basis in de automobielsector. De Commissie moet overwegen de **EU-staatssteunregels** te hervormen om gerichtere steun door de lidstaten mogelijk te maken.

De **COVID-19-pandemie** heeft de investerings- en financieringscapaciteit van de lidstaten negatief beïnvloed en zal leiden tot het uitstellen van aankoopbeslissingen van consumenten. De bestaande wetgeving moet worden herzien, met speciale aandacht voor kmo's, en onnodige bureaucratie moet worden teruggedrongen om de administratieve en financiële lasten te verlichten. We moeten de automobielsector in staat stellen de neergang om te zetten in een kans om welvaart en banen op lange termijn te garanderen.

Benodigde wetgeving:

- > Op brede beleidsterreinen moet de Commissie nog komen met voorstellen voor nieuwe bindende wetgeving (gedeeltelijk voorgesteld, mededelingen en initiatiefverslagen of niets):
- > EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 – Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”
- > herziening van de staatssteunregels, ook in de nasleep van COVID-19
- > circulaire economie

In de pijplijn:

1. Herziening van het EU-emissiehandelssysteem (ETS), inclusief zeevaart, luchtvaart en Corsia, en een voorstel voor ETS als eigen middelen (wetgevend, incl.

- effectbeoordeling, 2e kwartaal 2021)
2. Wijziging van de richtlijn betreffende hernieuwbare energie om uitvoering te geven aan de ambitie van de nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 (wetgeving, incl. effectbeoordeling, artikel 194 VWEU, 2e kwartaal 2021)
 3. Wijziging van de richtlijn betreffende energie-efficiëntie om uitvoering te geven aan de ambitie van de nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 194 VWEU, 2e kwartaal 2021)
 4. Herziening van de richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 91 VWEU, 2e kwartaal 2021)
 5. Herziening van de verordening tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 192, lid 1, VWEU, 2e kwartaal 2021)
 6. Herziening van de richtlijn betreffende intelligente vervoerssystemen, met inbegrip van een initiatief betreffende multimodale vervoersbewijzen (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 91 VWEU, 3e kwartaal 2021)
 7. Ontwikkeling van emissienormen voor auto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen na Euro 6/VI (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 114 VWEU, 4e kwartaal 2021)
 8. Actualisering van de nieuwe industriestrategie voor Europa (niet-wetgevend, 2e kwartaal 2021)

Refit:

9. Herziening van de richtsnoeren inzake energie- en milieusteun – Geplande datum van goedkeuring: 4e kwartaal 2021; niet-wetgevend; rechtsgrondslag: artikelen 107 en 108 VWEU. Er is een effectbeoordeling voorzien.

Prioritaire wetgeving:

10. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie

2. Luchtvaart

De luchtvaart moet zich beter aanpassen aan de nieuwe eisen, de vergroening en de digitalisering, zonder afbreuk te doen aan de voordelen van deze vervoerswijze, zoals

connectiviteit, mobiliteit, betaalbaarheid, en met behoud van de veiligheid en beveiliging van de diensten. We moeten zorgen voor een vermindering van de uitstoot, niet van het verkeer. De voordelen voor de passagiers mogen niet worden aangetast door het transitieproces.

De luchtvaart is een hoogtechnologische sector. Door de toename van het verkeer was de technologische vooruitgang met betrekking tot emissiereductie weinig zichtbaar.

Om de doelstellingen voor 2030 en 2050 te halen, moeten er enkele richtingen worden ingeslagen: modernisering en hervorming van het **luchtverkeersbeheersysteem**, investeringen in onderzoek en innovatie voor nieuwe technologische oplossingen met betrekking tot **duurzame vliegtuigbrandstoffen, motoren**, andere aandrijfsystemen, zoals **elektrische, hybride** of **waterstofsyste**men en **algemene systemen om de uitstoot te verminderen**.

Verdere emissiereductie kan worden bereikt met de goedkeuring en uitvoering van de wetgeving inzake het **gemeenschappelijk Europees luchtruim 2+**. Het voorstel van de Commissie is voor verbetering vatbaar, maar mag niet worden afgezwakt door de pogingen van de lidstaten om het huidige monopolie te behouden op basis van achterhaalde argumenten, zoals soevereiniteit. Het gebruik van satellietssystemen voor navigatie, communicatie en tracking en de volledige uitrol van het luchtverkeersbeheeronderzoek voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Sesar) zullen bijdragen tot de voltooiing van het digitale gemeenschappelijk Europees luchtruim.

De **voorstellen** voor 2021-2027 voor **Europese partnerschappen** zoals Sesar of Clean Aviation en de Connecting Europe Facility, met 2021-2023 als zwaartepunt, zijn van cruciaal belang voor de toekomstige digitalisering van de luchtvaart en moeten voorzien in passende financiering en resultaten, aangetoond door middel van demonstratieprojecten.

Duurzame vliegtuigbrandstoffen moeten een groter marktaandeel verwerven om bij te dragen tot de emissiereductie. Het initiatief **ReFuelEU Luchtvaart - Duurzame vliegtuigbrandstoffen** moet voorzien in een grondige beoordeling van de uitstoot van deze brandstoffen gedurende de gehele levenscyclus, een evenwichtig gebruik van grondstoffen, een duidelijke routekaart voor de uitvoering, een bijmengverplichting van ten minste 10 % tot 2030 en stimulansen,

onder meer om zowel de productie als het gebruik ervan te bevorderen. Deze verplichting moet ten minste op EU-niveau gelden voor alle vluchten die aankomen in en vertrekken uit de EU. De gemeenschappelijke onderneming Clean Aviation moet meer inspanningen gaan leveren met het oog op de aanbidding van 34 technologische oplossingen, ook op het gebied van alternatieve brandstoffen.

De motortechnieken die de laatste jaren in nieuwe technologieën zijn toegepast, maken een aanzienlijke emissiereductie mogelijk. Onderzoek en ontwikkeling op dit gebied moeten worden voortgezet, ook binnen de gemeenschappelijke onderneming Clean Sky. De toepassing van de nieuwe producten moet worden bevorderd door middel van **aanpassings- en vernieuwingsregelingen**. De Commissie moet financieringsoplossingen, zoals de herstellen veerkrachtfaciliteit, in aanmerking nemen wanneer zij het nut van deze regelingen onderzoekt. Aandrijvingsmechanismen die werken op elektriciteit of waterstof zijn geschikt voor kleine en middelgrote vliegtuigen die kunnen worden ingezet voor Europese kortereafstandsvluchten of voor langere enkele reizen. Een **herziening van de regels inzake staatssteun** voor luchthavens zou kunnen helpen bij de ontwikkeling van kortereafstandsverbindingen, zodat de emissies en de reistijd aanzienlijk worden beperkt en de efficiëntie wordt verhoogd.

Luchthavens moeten systematisch met steden worden verbonden via spoorlijnen met een hoge capaciteit. Op luchthavens mogen uitsluitend emissievrije voertuigen worden gebruikt. Bij de herziening van de **richtlijn inzake luchthavengelden** moeten deze eisen in aanmerking worden genomen.

De luchtvaart moet werk maken van de invoering van de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (**Corsia**) en de ambitie ervan waarborgen. Om dit te bereiken, moet de Unie met één stem spreken binnen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). De herziening van het **emissiehandelssysteem van de EU** (ETS) moet worden gebaseerd op een alomvattende beoordeling en moet ervoor zorgen dat het ETS tegelijkertijd met Corsia ten uitvoer wordt gelegd, zo mogelijk met snellere benchmarks dan door de ICAO vastgesteld.

Benodigde wetgeving:

Onderhanden:

1. Herschikking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim 2+

2. Prestatiebeoordelingsorgaan van het EASA

In de pijplijn:

3. Herziening van het EU-emissiehandelssysteem (ETS), inclusief zeevaart, luchtvaart en Corsia, en een voorstel voor ETS als eigen middelen (wetgevend, incl. effectbeoordeling, 2e kwartaal 2021)
4. Herziening van de richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 91 VWEU, 2e kwartaal 2021)
5. Actieplan voor synergieën tussen de civiele, de defensie- en de ruimtevaartindustrie (niet-wetgevend, 1e kwartaal 2021)

Refit:

- 6a. Herziening van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen – Geplande datum van goedkeuring: 1e kwartaal 2021; niet-wetgevend; rechtsgrondslag: artikelen 107 en 108 VWEU. Er is geen effectbeoordeling voorzien.
- 6b. Herziening van de richtsnoeren voor staatssteun aan de luchtvaart (op verzoek van de sector – nog niet gepland)
7. Herziening – Geautomatiseerde boekingsystemen – Geplande datum van goedkeuring: 4e kwartaal 2021; wetgevend; rechtsgrondslag: artikelen XXX en 100, lid 2, VWEU. Er is een effectbeoordeling voorzien.
8. Evaluatie van drie verordeningen inzake passagiersrechten betreffende de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (Verordening (EG) nr. 1107/2006), de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen (Verordening (EU) nr. 1177/2010), en de rechten van autobus- en touringcarpassagiers (Verordening (EU) nr. 181/2011) – nog te bevestigen

Lopende prioriteiten:

9. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (door de Commissie aangemerkt als prioriteit, maar de impasse is nog niet doorbroken)
10. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de Europese Unie (door de Commissie aangemerkt als prioriteit, maar de impasse is

nog niet doorbroken)

3. Binnenwateren

De verdere ontwikkeling van de binnenvaartsector vormt een hoeksteen bij de ontwikkeling van een slim, duurzaam en concurrerend Europees vervoersnetwerk. Kmo's en familiebedrijven zijn de ruggengraat van de sector. Als een van de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen, met een grotendeels onaangeboord potentieel om grote hoeveelheden goederen door de gehele Unie te vervoeren, kan de binnenvaart een fundamentele rol spelen bij de verwezenlijking van de EU-klimaatdoelstellingen. Het huidige aandeel van deze vervoerswijze (6 %¹) op het totaal is veel te laag: een sterke toename van het aandeel van de binnenvaart zou leiden tot minder files op de weg, meer veiligheid, minder uitstoot en een duurzamer algeheel vervoerssysteem.

De EVP-Fractie pleit daarom voor een holistische aanpak van de binnenvaart als geheel: we moeten de veerkracht, efficiëntie en duurzaamheid ervan vergroten, het gebruik ervan bevorderen en stimuleren en voldoende investeringen erin mogelijk maken. Met zo'n aanpak kunnen we de sector concurrerder maken, hoogwaardige banen zeker stellen en de sector beter klaarstomen voor de toekomstige Europese economie.

Verbetering van de fysieke infrastructuur en de scheepvaart

Terwijl veel wegen overbelast zijn, beschikken de Europese waterwegen over een onbenutte capaciteit die veel kansen biedt voor een verschuiving naar deze vervoerswijze. De Europese binnenwateren zijn echter fragmentarisch bevaarbaar en de verschuiving naar deze vervoerswijze wordt belemmerd door ontbrekende schakels en de slechte betrouwbaarheid van vrij stromende binnenwateren. Bij de **TEN-T-herziening** moet de focus liggen op het voltooiën van het TEN-T-kernnetwerk van binnenwateren tegen 2030, het wegwerken van de ontbrekende schakels en het bevorderen van een hoogwaardige fysieke en digitale infrastructuur, zoals betere spoorverbindingen in havens. De EVP-Fractie verzoekt de Europese Commissie te komen met voorstellen voor een regelgevingskader dat in overeenstemming is met het **volgende Naiades-actieprogramma**, dat voorziet in Europese harmonisatie en normalisering met het oog op hoogwaardige bevaarbaarheid en uitrusting. Er moet specifieke financie-

ring komen voor toekomstbestendige waterwegeninfrastructuur en scheepvaart die via alle financieringsinstrumenten, zoals de Connecting Europe Facility en de Cohesiefondsen, of door deelname van de Europese Investeringsbank beschikbaar is. Met name de **herstel- en veerkrachtfaciliteit** moet worden aangegrepen als een unieke financieringsmogelijkheid voor de binnenvaart, waarbij de effecten van economisch herstel op korte termijn worden gecombineerd met de langetermijnvoordelen van gerichte investeringen in infrastructuur. Deze investeringen kunnen onder meer betrekking hebben op het herstel van verbindingswateren en -kanalen om het marktpotentieel verder te ontsluiten.

Een realistische duurzame transitie

Gezien het huidige gebrek aan marktrijpe nultuistoottechnologieën, roept de EVP-Fractie de Commissie op een realistische routekaart te ontwikkelen om de verontreinigende stoffen en de uitstoot van broeikasgassen verder te verminderen om tegen 2050 een koolstofvrije binnenvaartsector te bereiken, zonder daarbij het concurrentievermogen, de betrouwbaarheid en de veiligheid uit het oog te verliezen. De EVP-Fractie pleit in het kader van de herziening van de **richtlijn inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** en de herziening van de **herschikte richtlijn hernieuwbare energie** (RED II) voor een technologie-neutrale netwerkbenadering met betrekking tot de beschikbaarheid en uitrol van alternatieve brandstoffen en infrastructuur op het waterwegennet. De binnenvaart kan geschikt zijn voor het gebruik van waterstof, lng, duurzame brandstoffen, hybride en elektrische schepen, indien de EU daar voldoende onderzoeksmiddelen voor vrijmaakt, het gebruik ervan stimuleert en de schaalbaarheid van de vereiste investeringen verbetert. De binnenvaartinfrastructuur moet beter worden aangesloten op het Europese energienetwerk om zowel het gebruik van de walstroomvoorziening als het potentieel van de binnenwateren voor het vervoer van alternatieve brandstoffen te bevorderen. Tegelijkertijd verwelkomt de EVP-Fractie het gebruik van alle direct inzetbare opties om de emissies van de binnenvaart te verminderen, inclusief overbruggingsbrandstoffen en overgangssystemen zoals verbeterde katalysatoren en filters voor bestaande schepen. Aangezien ongeveer 80 % van de schepen die op de Europese binnenwateren varen in de 20e eeuw is gebouwd, willen wij de sector de beste mogelijkheden bie-

¹ Eurostat, 2018, EU27

den voor de toekomstige vlootvernieuwing. Stabiele regelgeving en financiële steun zijn essentieel om betaalbare en schonere schepen in te zetten op de Europese rivieren en kanalen. Daarom vragen wij om **regelingen voor de aanpassing en vernieuwing van de binnenvaartvloot** en om **fiscale stimulanzen** van de lidstaten om de transitie van de sector te vergemakkelijken.

De digitale transitie versnellen

Digitalisering en automatisering brengen grote mogelijkheden met zich mee voor de binnenvaart. Digitale gegevensuitwisseling en geautomatiseerde processen zullen bijdragen tot een optimalisering van de verkeersstromen en het capaciteitsbeheer, waardoor de sector steeds efficiënter, veiliger en duurzamer zal worden. Zij kunnen ook een oplossing bieden voor het congestieprobleem in havens, door een efficiënte behandeling van goederen en een betere logistiek mogelijk te maken op basis van een goede verbinding tussen zee- en binnenvaart. De EVP-Fractie roept op tot een strategie voor de ontwikkeling en invoering van digitale technologieën in de binnenvaartsector, waarin zowel interoperabele vervoerswijze- en grensoverschrijdende normen als de vereiste onderzoeksacties en -financiering worden uiteengezet, onder meer via specifieke oproepen in het kader van Horizon Europa. De normen van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (Cesni) en de normen van de **richtlijn River Information Services (RIS)** moeten worden geactualiseerd zodat de interoperabiliteit met andere vervoerswijzen wordt gewaarborgd en de snelle ontwikkeling en uitrol van innovatieve oplossingen mogelijk wordt gemaakt. De transitie naar een gedigitaliseerde en geautomatiseerde sector toont ook aan hoe belangrijk het is dat de nodige opleiding en scholing voor de werknemers voorhanden zijn, zodat de binnenvaart een aantrekkelijke werkplek kan zijn met hoge sociale, kwalificatie- en veiligheidsnormen.

Europees multimodaal vervoer

Aangezien de ontwikkeling van multimodaal vervoer in de EU traag op gang is gekomen, pleiten wij voor de oprichting van een Europees multimodaal vervoersnetwerk dat de wisselwerking tussen de verschillende vervoerswijzen optimaliseert. In samenwerking met belanghebbenden, moet de EU maatregelen nemen om wettelijke en administratieve belemmeringen en grensoverschrijdende obstakels weg te werken die multimodaal vervoer binnen de Europese economie hinderen. Een dergelijke

multimodale visie moet worden uitgewerkt in het volgende Naiades-actieprogramma. Bovendien moeten er stimulanzen worden geboden voor de ontwikkeling van intermodale havenplatformen. De EVP-Fractie dringt aan op een door de herstel- en veerkrachtfaciliteit gefinancierd **project van Europese meerwaarde** voor de bevaarbaarheid en multimodale verbinding van TEN-T-binnenvaartcorridors.

4. De maritieme sector

De EVP-Fractie doet er alles aan om het Europese zeevervoer te versterken en klaar te maken voor de toekomst. Het Europese zeevervoer is reeds de meest energie-efficiënte en milieuvriendelijke vervoerswijze op basis van de emissies per ton vervoerde goederen en per afgelegde kilometer. Er kan echter meer worden gedaan om de efficiëntie en duurzaamheid te verbeteren, zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan het internationale concurrentievermogen en de cruciale rol ervan voor het genereren van banen en groei. Dit zijn onze uitgangspunten voor de komende herzieningen van de EU-wetgeving inzake zeevervoer:

- > **Herziening van de ETS:** de integratie van het zeevervoer in het EU-ETS moet naar behoren worden gemotiveerd en gebaseerd zijn op een grondige effectbeoordeling, waarbij rekening wordt gehouden met het concurrentievermogen van de exploitanten en ondernemingen in de EU, de werkgelegenheid in de maritieme sector en het risico van koolstoflekkage. Gelet op de internationale dimensie van het zeevervoer zou een **IMO-mechanisme** de meest aangewezen marktgebaseerde maatregel zijn om de broeikasgassen van het zeevervoer te verminderen. Op mondiaal niveau moet de EU voorts haar invloed binnen de IMO aanwenden om tot een **koolstofcompensatieregeling** voor de internationale scheepvaart te komen teneinde te zorgen voor een realistisch emissiereductietraject. In het verlengde daarvan vragen wij om een duidelijke strategie voor de Europese maritieme sector, met inbegrip van benchmarks voor emissiereductie.
- > Wij zien dat er momenteel veel gebeurt rond de ontwikkeling van alternatieve scheepsbrandstoffen. Het toekomstige wetgevingsvoorstel omtrent het initiatief **FuelEU Zeevaart** moet zo spoedig mogelijk worden gepubliceerd en moet voorzien in technologische neutraliteit,

geleidelijk toenemende bijmengverplichtingen, routekaarten voor bevoorradings- en oplaadpunten, en in een duidelijke verbintenis ten aanzien van overgangsbrandstoffen zoals lng.

- > De **doelstelling voor emissievrije havens** is zeer ambitieus, maar moeilijk te verwezenlijken op korte termijn. Deze doelstelling vereist een holistische benadering van de havenactiviteiten, die zowel de emissies van de scheepvaart en andere vervoerswijzen als van industriële activiteiten omvat. Het hoofddoel moet daarom zijn om de emissies in havens nabij stedelijke gebieden, waar het milieuaspect bijzonder belangrijk is voor de volksgezondheid, te verminderen. Het is nodig na te gaan hoeveel van de beperkte overheidsmiddelen moet worden uitgetrokken voor investeringen in walstroomvoorziening voor aangemeerde schepen, aangezien het aantal schepen dat gebruikmaakt van koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen mogelijk zal toenemen, waardoor het gebruik van walstroom overbodig wordt.
- > Bij de invoering van verdere milieueisen moet worden voorzien in passende **transitieperioden** om een optimaal gebruik van de beperkte middelen mogelijk te maken. Om de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen te verminderen is passende **financiële steun** op EU- en lidstaatniveau nodig, teneinde grootschalige investeringen in onderzoek, technologie en infrastructuur mogelijk te maken. Met het oog hierop moeten de Commissie en de sector zich buigen over de instelling van een **Europees partnerschap voor zeevervoer** om de **innovatie** in de sector te bevorderen.
- > Bij de **TEN-T-herziening** is het van het grootste belang om de TEN-T-havens beter aan te sluiten op spoorlijnen, wegen en, waar mogelijk, binnenwateren. De maritieme pijler van het TEN-T – de snelwegen op zee – moet verder worden ondersteund, vereenvoudigd en naar behoren gefinancierd teneinde een Europese zeevervoersruimte zonder grenzen tot stand te brengen.
- > Nadruk moet worden gelegd op de **cruciale rol van de maritieme sector** voor het behoud van de rol van Europa in de wereldhandel en op het potentieel van deze sector om het Europese concurrentievermogen te versterken. Daarom moeten meer EU-middelen

worden herbestemd om de **havens van het TEN-T-kernnetwerk** toegankelijker te maken voor de grootste schepen die met hun capaciteit meerdere kleinere schepen kunnen vervangen, zodat het vervoer efficiënter wordt en de kosten en de uitstoot dalen. Dit vereist **investeringen** in doorlopende baggerwerkzaamheden, kanaalverdieping en **andere maatregelen voor capaciteitsopbouw** in geselecteerde **havens van het kernnetwerk**.

- > Wat de herziening van de **herschikte richtlijn hernieuwbare energie** en de **richtlijn inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** betreft, heeft **hernieuwbare offshore-energie** het potentieel om tegen 2050 een belangrijk onderdeel van het Europese energiesysteem worden. Dit vergt investeringen in haveninfrastructuur om de dienstverlening aan de offshore-industrie te vergemakkelijken.
- > Met het oog op de voltooiing van het EU-rechtskader voor de goedkeuring van geautomatiseerde voertuigen wordt – gezien het toenemende gebruik van gegevens en kunstmatige intelligentie in het zeevervoer – verwacht dat in de nabije toekomst de eerste **volledig autonome vaartuigen** in de Europese wateren zullen gaan varen. Het wordt dan ook hoog tijd dat **de regelgeving ter zake wordt voorbereid** en dat de sociaal-economische gevolgen van automatisering en digitalisering voor de sector worden geanalyseerd.

5. Goederenvervoer per spoor

De EVP-Fractie is vastbesloten om het goederenvervoer per spoor in de komende jaren te laten groeien teneinde tegen 2030 een aandeel van 30 % op het totale vervoer te bereiken. Onze EVP-Fractie staat borg voor het bereiken van dit doel: de vervoerskosten voor burgers en bedrijven mogen niet stijgen, waarbij de kosten per tonkilometer (t/km) in het wegvervoer onze maatstaf zijn. De EVP-Fractie wil op dit vlak successen behalen door het bestaande regelgevingskader en de juridische structuur te verbeteren en de technologische en operationele belemmeringen te verminderen.

Dit is ons wetgevend stappenplan voor het goederenvervoer per spoor:

- > **Voltooiing van de infrastructuur:** een volledige ERTMS-uitrusting tegen 2030

is dringend noodzakelijk. Aangezien dit proces al meer dan twintig jaar loopt, moeten de lidstaten uitleg verschaffen over de vertraging en onmiddellijk met nationale plannen komen. De aanleg van het TEN-T-kernnetwerk moet tegen 2030 voltooid zijn, met inbegrip van de terminals voor de laatste kilometer. Wij zullen bij de **herziening van de TEN-T-verordening** aandringen op deze punten. Aan de daarmee corresponderende behoefte aan omvangrijke investeringen moet worden voldaan door middel van een gerichte **uitvoering van de herstel- en veerkrachtfaciliteit** en nationale hersteinstrumenten met een sterke nadruk op investeringen in infrastructuur voor het goederenvervoer per spoor;

- > **Zorgen voor gezonde concurrentie binnen het goederenvervoer per spoor:** er moet een gelijk speelveld worden gecreëerd voor de goederendivisies van gevestigde exploitanten en van nieuwkomers en er moet worden gezorgd voor gelijke toegang tot de infrastructuur. De infrastructuurheffing moet worden herzien, met name wanneer de kosten worden gedekt door openbardienstverplichtingen, aangezien deze kunnen worden misbruikt om de concurrentie te beperken en het spoor minder concurrerend te maken ten opzichte van het wegvervoer. Op basis van deze uitgangspunten vragen wij om een herziening van de **verordening inzake spoorgoederencorridors**, een herziening van de **richtlijn gecombineerd vervoer** en herziene regels voor capaciteitstoewijzing en infrastructuurheffingen via een herziening van de **verordening inzake openbardienstverplichtingen voor het vervoer over land**. Het **vierde spoorwegpakket** moet in dit verband volledig worden uitgevoerd;
- > **De organisatie van de sector verbeteren:** tussen nu en 2025 moeten Europese categorieën en hiërarchieën voor dienstregelingspaden worden ingevoerd. Binnen het Spoorwegbureau van de Europese Unie moet een Europese eenheid voor infrastructuurbeheer worden opgericht voor de toewijzing van slots en het beheer van de capaciteit tot 2025. Dit kan worden geregeld bij de herziening van de **verordening inzake spoorgoederencorridors** om te waarborgen dat de capaciteitstoewijzing voor het goederenvervoer per spoor voldoet aan de vraag in het kader van het TEN-T. Tegen 2025 moet in de spoorsector, net als in de luchtvaart, een gemeenschappelijke werktal zijn ingevoerd, bijvoorbeeld via

een herziening van de **richtlijn inzake de certificering van machinisten**;

- > **Uitrol van de digitalisering:** tot 2025 moeten open en transparante digitale platforms voor gegevensuitwisseling worden opgezet. Dit kan bereikt worden door **het regelgevingskader voor interoperabele gegevensuitwisseling** in het spoorvervoer **te herzien** en nieuwe regels vast te stellen voor een betrouwbare omgeving voor gegevensuitwisseling binnen corridors ter ondersteuning van collaboratieve logistiek. In het goederenvervoer per spoor moet dringend werk worden gemaakt van digitaal beheer van netwerkcapaciteit, digitale boeking van slots en kortetermijnboekingen. De digitale automatische koppeling moet tegen 2025 zijn ingevoerd en tegen 2030 moeten er autonome treinen rijden. Het **pakket technische spoorwegnormen en -specificaties** moet dienovereenkomstig worden vastgesteld voor het ERTMS, met inbegrip van bindende uitrolplannen voor automatische treinexploitatie, geautomatiseerd verkeersbeheer en geavanceerde besturing en seingeving.

6) Slimme en duurzame stedelijke mobiliteit

De veranderingen in de stedelijke mobiliteitspatronen en het consumentengedrag worden versneld door de COVID-19-pandemie en worden grotendeels vergemakkelijkt door slimme en duurzame digitale oplossingen. Bewoners van stedelijke gebieden zijn bereid over te schakelen op slimme en duurzame vervoerswijzen, met name in hun dagelijkse mobiliteit. De belangrijkste voorwaarden om die overstap te maken, zijn de kosten, de beschikbaarheid en de snelheid. Het EU-beleid inzake stedelijk vervoer moet het scheppen van passende voorwaarden voor een groter gebruik van duurzame alternatieven die veilig, concurrerend en betaalbaar zijn, vergemakkelijken en versnellen en aldus bijdragen tot de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU tot 2030 en daarna.

Stedelijke gebieden staan onder meer voor de uitdaging om goed georganiseerde, gebruiksvriendelijke, betaalbare en klimaatneutrale openbaarvervoerssystemen (ov-systemen) aan te bieden die de gebruikers hoogwaardige diensten verlenen, waaronder diensten van “deur tot deur”. Een groter aandeel schone voertuigen in het

openbaar vervoer is essentieel om de schadelijke koolstofemissies te verminderen en de luchtkwaliteit in steden te verbeteren. Er moeten passende financiële en wettelijke stimulansen worden ingevoerd op EU-niveau om efficiënte klimaatneutrale ov-systemen tot stand te helpen brengen. Dit kan op een doeltreffende manier worden gerealiseerd via de richtlijn schone voertuigen en de toekomstige actualisering daarvan. Slimme en duurzame alternatieve mobiliteitsoplossingen (deelauto's, carpooling, elektrische fietsen en scooters en andere vormen van micromobiliteit) kunnen een aanvulling vormen op de cruciale rol van ov-systemen in de transitie naar klimaatneutrale stedelijke mobiliteit en kunnen de consument ruimere keuzemogelijkheden bieden, afhankelijk van diens mobiliteitsbehoeften. Het gebrek aan regelgeving met betrekking tot verschillende vormen van micromobiliteit vormt een groot risico voor de veiligheid van de consument en andere verkeersdeelnemers. Een onderzoek naar de wetgeving inzake CE-markering en de toepassing daarvan en/of de mogelijke opnemingen van deze voertuigen in de verordening betreffende typegoedkeuring kunnen oplossingen bieden.

Mobiliteit als dienst (MaaS) is de integratie van alle mobiliteitsdiensten (openbaar vervoer, gedeelde en micromobiliteit), waarbij informatie wordt verstrekt over de beste beschikbare diensten, rekening houdend met de kosten en de duur van de reis. Bijzondere toegangsregels en handhaving van de toegang met betrekking tot congestieheffingen en lage-emissiezones (LEZ) in stedelijke gebieden leiden tot een verdere versnippering van de interne Europese vervoersruimte en druisen in tegen de beginselen van de interne markt. Het reizen tussen deze zones kan worden geharmoniseerd en mogelijk gemaakt aan de hand van de richtlijn Europese elektronische-tolheffingsdiensten, maar er gelden wettelijke beperkingen aangezien deze zones onder de bevoegdheid van de lokale overheden vallen.

De ontwikkeling en het gebruik van slim parkeerbeheer in steden bieden enorme mogelijkheden om de uitstoot te verminderen, congestie te vermijden en tijd te besparen. Geharmoniseerde regelgevingsbeginselen en/of gemeenschappelijke normen en technologische oplossingen met betrekking tot alternatieve mobiliteitsdiensten, slimme stadslogistiek, congestieheffingen en lage-emissiezones kunnen de lidstaten regelgevingsrichtsnoeren aanreiken en aldus zorgen voor een gelijke toepassing van slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen, met inbegrip van de verbetering

van de connectiviteit tussen platteland en steden in de gehele Europese Unie, alsook voor de versterking van de eengemaakte Europese vervoersruimte. Een uitgebreid netwerk van elektrische oplaadpunten en toegang tot andere soorten alternatieve brandstoffen in voorsteden en stedelijke gebieden zijn nodig om het gebruik van schone voertuigen door de burgers te versnellen. Het aangewezen instrument hiervoor is de richtlijn inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, die binnenkort zal worden geactualiseerd.

De aanpak van deze uitdaging in de stedelijke gebieden vereist – rekening houdend met het EU-beleid inzake handicaps en met name de toegankelijkheid van diensten voor personen met een handicap, personen met een beperkte mobiliteit en ouderen – een goed georganiseerd, geïntegreerd en betaalbaar ov-systeem. Deze eisen zullen worden afgestemd op het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (UNCPRD), het eerste mensenrechtverdrag waarbij de EU partij is geworden. Hiertoe kan de Europese toegankelijkheidswet worden herzien.

Alle toekomstige maatregelen moeten een wetenschappelijke grondslag hebben, technologieneutraal zijn en gebaseerd zijn op uitgebreide effectbeoordelingen waarin rekening wordt gehouden met de economische, ecologische en sociale gevolgen ervan. Naast de bovengenoemde EU-wetgevingsmaatregelen kunnen deze doelstellingen worden verwezenlijkt door middel van de volgende door de Europese Commissie geplande wetgevings- en niet-wetgevingsactiviteiten.

Benodigde wetgeving:

1. Herziening van het pakket stedelijke mobiliteit 2013-2021
2. Actieplan om de vervuiling van lucht, water en bodem tot nul terug te brengen; herziening van de luchtkwaliteitsnormen en vermindering van de geluidshinder – 2021-2022
3. Richtsnoeren voor een veilig gebruik van micromobiliteitstoestellen – 2021
4. Maatregelen om een gelijk speelveld voor lokaal passagiersvervoer op aanvraag en platforms voor onlinetaxidiensten te creëren – 2022
5. De oprichting van een dataruimte voor reizen en toerisme, die gegevensuitwisseling tussen belanghebbenden in de sectoren vervoer en mobiliteit mogelijk maakt

Ook in de pijplijn:

6. Herziening van de richtlijn betreffen-

de intelligente vervoerssystemen, met inbegrip van een initiatief betreffende multimodale vervoersbewijzen (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 91 VWEU, 3e kwartaal 2021)

7. Wijziging van de richtlijn betreffende hernieuwbare energie om uitvoering te geven aan de ambitie van de nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 (wetgeving, incl. effectbeoordeling, artikel 194 VWEU, 2e kwartaal 2021)
8. Herziening van de verordening tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 192, lid 1, VWEU, 2e kwartaal 2021)
9. Herziening van de richtlijn betreffende intelligente vervoerssystemen, met inbegrip van een initiatief betreffende multimodale vervoersbewijzen (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 91 VWEU, 3e kwartaal 2021)
10. Ontwikkeling van emissienormen voor auto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen na Euro 6/VI (wetgevend, incl. effectbeoordeling, artikel 114 VWEU, 4e kwartaal 2021).