

## Advies van de gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij over „De pan-Europese vervoerscorridors 2004-2006”.

(2006/C 318/30)

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 16 december 2004 besloten om, overeenkomstig artikel 29 (2) van zijn rvo, een over „De pan-Europese vervoerscorridors 2004-2006”.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies goedgekeurd op 4 september 2006. Rapporteur was mevrouw ALLEWELDT.

Het Comité heeft tijdens zijn 429<sup>e</sup> zitting van 13 en 14 september 2006 (vergadering van 13 september) het volgende advies uitgebracht, dat werd goedgekeurd met 192 stemmen vóór en 4 stemmen tegen, bij 10 onthoudingen.

### 1. Doelstellingen van de vaste studiegroep

1.1 In 1991 is een aanvang gemaakt met het pan-Europese vervoersbeleid, waarmee de voorwaarden zijn geschapen voor het opzetten van de grote corridors. Van het begin af aan heeft het EESC zich actief en met volle overtuiging ingezet voor deze vorm van cohesiebeleid die over de grenzen van de EU heen reikt. In 2003 heeft het Comité een overzicht gepubliceerd van de werkzaamheden die de afgelopen tien jaar in dit verband zijn verricht <sup>(1)</sup>. Sindsdien houdt een vaste studiegroep zich onafgebroken met deze materie bezig. Het meest recent gepubliceerde advies dat hierop betrekking heeft <sup>(2)</sup>, schetst de situatie zoals die was in de periode 2002–2004. In onderhavig advies worden de ontwikkelingen tot medio 2006 beschreven.

1.2 De vaste studiegroep heeft zich ten doel gesteld, van het begin af aan over de grenzen van de EU heen een koppeling aan te brengen tussen de totstandbrenging van een gemeenschappelijke pan-Europese vervoersinfrastructuur en de algehele doelstellingen van het vervoersbeleid, gericht op een duurzaam en efficiënt transportsysteem, en de doelstellingen van het cohesiebeleid. Dit betekent dat er rekening moet worden gehouden met sociale, economische en operationele aspecten, vraagstukken op het gebied van milieu- en veiligheidsbeleid en regionale kwesties, en dat de verschillende belangengroeperingen op deze terreinen inspraak moeten krijgen. De vaste studiegroep zou via praktische initiatieven ter plaatse een eigen bijdrage hieraan willen leveren. In onderhavig advies wordt verslag uitgebracht van de werkzaamheden en ervaringen uit de periode 2004-2006 en worden tevens de politieke veranderingen die zich op dit terrein hebben voorgedaan, onder de loep genomen.

### 2. Conclusies

2.1 Bij zijn initiatieven heeft het EESC er steeds op toegezien dat er een koppeling is tussen ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur enerzijds en verwezenlijking van de centrale doelstellingen en operationele aspecten anderzijds. Dit punt is nog altijd even actueel: al belijdt men op politiek niveau nog zo vaak met de mond dat deze koppeling tot stand moet worden gebracht, toch worden er uiteindelijk nauwelijks resultaten bereikt omdat er geen aparte praktische procedures zijn uitgewerkt. De hoop dat de doelstellingen van het vervoersbeleid min of meer vanzelf worden verwezenlijkt wanneer de infrastructuur verder tot ontwikkeling komt, is de afgelopen jaren ijdel gebleken. Een sleutelrol zou hier kunnen zijn weggelegd voor de

regio's, waar alle vragen concreet samenkomen en waar het kweken van begrip voor een pan-Europese zienswijze buitengewoon belangrijk is. Zo heeft de vaste studiegroep met een regionale conferentie in Noord-Oost-Polen aangetoond hoe nuttig het is dat rekening wordt gehouden met de regionale effecten van de geplande centrale verkeersaders. De EU zal wat dit betreft een grotere verantwoordelijkheid op zich moeten nemen. Het Europese niveau heeft een ruimere taak dan alleen toezien op de totstandbrenging van de centrale verkeersaders.

2.2 De afgelopen twee jaar is heel veel gedaan om de Europese infrastructuurplanning aan te passen aan de nieuwe politieke situatie. Binnen de EU werden nieuwe prioritaire projecten geconcipeerd, nieuwe centrale verkeersaders die de EU met haar buurlanden verbinden, op papier gezet en de initiatieven m.b.t. de westelijke Balkan verder ontwikkeld. Het EESC acht deze nieuwe initiatieven in principe een goede zaak en is in het bijzonder ingenomen met het feit dat ernst wordt gemaakt met de verbindingen naar de buurlanden. Daar staat tegenover dat bij deze nieuwe initiatieven toch weer wordt voortgeborduurd op het oude stramien, d.w.z. dat vrijwel alles draait om de planning van verkeerswegen, terwijl er nauwelijks of geen aandacht wordt besteed aan kwesties op het gebied van intermodaliteit en milieu-effecten noch aan de economische en sociale belangen van de gebieden rond de verkeersaders. Het Comité is hierover zeer teleurgesteld.

2.3 Een van de redenen om over te gaan tot een herziening van de opzet van de Europese infrastructuur was de trage voortgang bij de verwezenlijking ervan. Deze is in veel gevallen terug te voeren op een gebrek aan financiële middelen. Daarom is het accent op een beperkt aantal projecten gelegd. Naar de mening van het EESC zal ook de Europese subsidiekraan verder moeten worden opgedraaid. Wat de mogelijkheden voor aanvullende financiële middelen betreft heeft het Comité al eerder bij een andere gelegenheid voorstellen geformuleerd. In de eerste plaats zullen de mogelijkheden om projecten met EU-middelen tot 20 % te cofinancieren, beter moeten worden benut. Daarnaast moeten en kunnen er meer middelen worden vrijgemaakt om beter te kunnen voldoen aan de voorwaarden die aan infrastructuurprojecten worden gesteld, bijv. op het gebied van milieubescherming, intermodaliteit en veiligheid.

2.4 Het EESC pleit voor meer samenwerking tussen de grensoverschrijdende organen die door de ministeries van Verkeer van de lidstaten zijn opgezet (zoals de stuurgroepen van de

<sup>(1)</sup> EESC: Tien jaar pan-Europees vervoersbeleid, 2003.

<sup>(2)</sup> EESC-advies over „De pan-europese vervoerscorridors” (PB C 120 van 20.5.2005, blz. 17).

corridors), en de desbetreffende organen die de Commissie in het leven heeft geroepen. Coördinatie op zich volstaat hier niet en kan er zelfs toe leiden dat er belangrijke kansen om voortgang op het niveau van praktische beleidsmaatregelen te boeken worden gemist. Er is steeds moeilijker zicht te krijgen op de verdeling van de overkoepelende bij de verwezenlijking van de overkoepelende doelstellingen van het vervoersbeleid. De eerste drie pan-Europese vervoersconferenties (1991, 1994 en 1997) hebben belangrijke richtsnoeren opgeleverd. De Verklaring van Helsinki uit 1997 biedt dankzij haar omvattende karakter nog altijd een voortreffelijke basis voor samenwerking. Indertijd is afgesproken om de resultaten te evalueren, maar nagenoeg het enige wat op dit moment wordt geëvalueerd, is de mate waarin bouwplannen worden uitgevoerd.

2.5 De conferentie van het EESC in Białystok was een groot succes <sup>(3)</sup>. Ze heeft niet alleen Europa dichterbij de burger in de regio gebracht, maar ook duidelijk gemaakt welke verwachtingen de mensen koesteren t.a.v. een geslaagd pan-Europees vervoersbeleid. Het Comité zal zijn eigen mogelijkheden om voor dergelijke impulsen te zorgen, tot de kern van zijn activiteiten op dit gebied maken. Daarnaast blijft het van belang om met het oog de coördinatie van de activiteiten de nauwe samenwerking met de stuurgroepen van de corridors, de werkstructuren in Zuid-Oost-Europa (SEETO) en uiteraard de Commissie te continueren. Naast het regionale perspectief zal hierbij ook meer aandacht moeten zijn voor kwesties die betrekking hebben op de wijze van vervoer via de belangrijkste verkeersaders, en voor de prioritaire projecten binnen het TEN-V-netwerk.

### 3. Nieuwe randvoorwaarden voor het pan-Europese vervoersbeleid

3.1 In Europa hebben zich de afgelopen twee jaar cruciale veranderingen voorgedaan. In mei 2004 zijn tien nieuwe lidstaten toegetreden tot de Europese Unie, waarna de EU haar aandacht nog sterker is gaan richten op de landen in de Westelijke Balkan en een nieuw nabuurschapsbeleid heeft ontwikkeld. De initiatieven van de Europese Commissie voor een nieuwe opzet van de Trans-Europese netwerken en het verder tot ontwikkeling brengen van de corridors waren tegelijk verder naar binnen en verder naar buiten gericht. De sterkere interne gerichtheid had te maken met de uitbreiding van 2004, waardoor de grenzen zich hebben verlegd, en met het feit dat bepaalde ervaringen die zijn opgedaan met de corridors, meegenomen zijn in het binnen de EU gevoerde TEN-V-beleid. <sup>(4)</sup> Anderzijds zijn de centrale verkeersaders verder tot buiten de grenzen uitgebreid in het verlengde van het nieuwe Europese nabuurschapsbeleid en naar derde landen die nog verder weg liggen.

3.2 In 2002 heeft de Europese Commissie geëvalueerd in hoeverre het TEN-V-netwerk en de pan-Europese corridors van de grond zijn gekomen. Daarbij is over het geheel genomen gebleken dat er ernstige vertraging is opgelopen met de verbetering van belangrijke verbindingen. Vandaar dat is overgegaan op een aanpak met duidelijker omschreven doelen en een minder vrijblijvende toezegging van de betrokken landen dat ze zullen meewerken. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen drie verschillende geografische zones: de Europese Unie in haar toekomstige omvang van 27 lidstaten, de Westelijke Balkan <sup>(5)</sup> en de andere

landen en regio's die aan de EU-27 grenzen. Voor deze drie regio's zijn door de Europese Commissie groepen op hoog niveau ingesteld, die aanbevelingen moeten doen voor prioritaire projecten en beleidslijnen.

3.3 De Groep op Hoog Niveau van Karel Van Miert was de eerste die, in het geval van de EU-27, dergelijke werkzaamheden heeft uitgevoerd (2002 — 2003). Daarbij is driekwart van de pan-Europese corridors kritisch doorgelicht en zijn dertig infrastructuurprojecten, zowel in de 'oude' als in de „nieuwe” lidstaten, door de Groep voorgesteld als prioriteiten van **de Trans-Europese Vervoersnetwerken van de EU-27** (de TEN-V). Daarnaast heeft de Groep o.a. aanbevelingen gedaan voor nieuwe financiële en juridische regelingen om de verwezenlijking van de TEN-V te vergemakkelijken, en voor nieuwe coördinatiemechanismen per project. De aanbevelingen van de Groep op Hoog Niveau hebben in april 2004 geleid tot een herziening van de TEN-V-richtsnoeren.

3.4 De Westelijke Balkan is een minder homogeen geheel dan de EU-27, wat het voeren van een regionaal beleid in de regio heeft bemoeilijkt. Door de lagere status van deze landen ten opzichte van de EU, de onderlinge betrekkingen in de regio en de zich dynamisch ontwikkelende relaties met de Unie heeft men het beleid voortdurend moeten bijstellen. De conflicten in het recente verleden hebben ertoe geleid dat er op de Balkan een sterke behoefte aan stabiliteit (economische, sociale en politieke) bestaat en een zo mogelijk nog sterkere behoefte aan externe steun. Tegen deze achtergrond heeft de regionale benadering t.o.v. de Westelijke Balkan een speciale toegevoegde waarde. De EU is een fervent voorstander van deze benadering geweest, niet alleen in de vervoerssector, maar ook als het gaat om een gemeenschappelijke vrijhandelszone en een gemeenschappelijke energiemarkt.

3.4.1 In 2001 heeft de Europese Commissie een strategie gelanceerd voor een regionaal vervoerssysteem in Zuid-Oost-Europa, die bestaat uit het opzetten van een multimodaal vervoersinfrastructuurnetwerk. De strategie werd gevolgd door twee studies: TIRS en REBIS <sup>(6)</sup>. Hierin wordt het CORE-netwerk gepresenteerd en worden aanbevelingen gedaan op het gebied van investeringen en subsidies. Dit proces is in juni 2004 uitmondend in de oprichting van een secretariaat dat in Belgrado werd gevestigd: het „Waarnemingscentrum voor vervoer in Zuidoost-Europa” (SEETO). Het SEETO heeft niet alleen als taak, de ontwikkeling van de infrastructuur te ondersteunen en te coördineren, maar dient ook als informatiecentrum voor de sociaal-economische actoren, een dienstverlening waar in toenemende mate gebruik van wordt gemaakt. In dit verband is ook expliciet een rol weggelegd voor de vaste studiegroep van het EESC.

3.4.2 In november 2005 werd het eerste *Vijfjarenplan* voor de periode 2006–2010 getekend. Hierin staan ca. 150 projecten vermeld, plus nog eens 20 zog. „softe projecten”, d.w.z. maatregelen ter begeleiding van het opzetten van regionale netwerken. Wegens ernstige financiële tekorten is het aantal prioritaire infrastructuurprojecten onlangs drastisch verlaagd tot 22. Het hele proces zoals dat wordt gecoördineerd door het SEETO, kan worden vergeleken met het vroegere TINA-proces in de EU; naast de belangrijkste aders/corridors moeten ook de regionale netwerken voltooid worden.

<sup>(3)</sup> Zie het verslag over deze conferentie in Bijlage I.

<sup>(4)</sup> Uitgangspunt hiervoor was een rapport van een groep deskundigen o.l.v. Karel Van Miert (juni 2003).

<sup>(5)</sup> Om redenen van politieke coherentie wordt de Westelijke Balkan wel eens beschouwd als een deel van Zuid-Oost-Europa, d.w.z. dat in de praktijk behalve het voormalige Joegoslavië daartoe ook Roemenië, Bulgarije en heel af en toe zelfs Turkije en de Republiek Moldavië worden gerekend.

<sup>(6)</sup> REBIS=Regional Balkans Infrastructure Study — Transport.

3.5 De werkzaamheden van de Groep op Hoog Niveau onder leiding van Loyola de Palacio (HLG 2) hebben zich geconcentreerd op de verdere ontwikkeling van de belangrijkste verkeersaders die de EU met haar naaste burens en nog verder weg gelegen landen verbinden. Er zijn vier verbindingen over land en één over zee voorgesteld, die enerzijds internationaal van het grootste belang zijn en anderzijds de regionale samenhang versterken (?). De HLG 2 doet ook een reeks voorstellen voor horizontale maatregelen, o.a.: grensformaliteiten moeten sneller worden afgehandeld; de verkeersveiligheid moet worden verhoogd, en de interoperabiliteit in het spoorvervoer moet worden verbeterd. De HLG 2 beveelt ter verbetering van de coördinatie en de mogelijkheden om een en ander uit te voeren ook aan om de Memoranda van Overeenkomst te vervangen door bindende akkoorden. De Commissie is van plan om tussen juli en september op basis van de aanbevelingen een mededeling te publiceren. De vaste studiegroep zou graag zien dat de Commissie hierbij passende aandacht besteedt aan horizontale vraagstukken.

3.6 De werkzaamheden in de corridors en vervoersgebieden (zie voor nadere bijzonderheden Bijlage II) zijn niet overall even voortvarend ter hand genomen. Van de vervoersgebieden is, met uitzondering van het Europees-Arctische Barentsz-zeegebied, in de praktijk niets terecht gekomen, een situatie die *grosso modo* nog hetzelfde is sinds in 1997 tijdens de Conferentie van Helsinki werd besloten deze vervoersgebieden in te stellen. De tendens om in de corridors ook steeds meer samen te werken in regionale netwerken heeft zich doorgezet, wat volgens het EESC zeer is toe te juichen. Wat de ondersteuning op financieel en technisch-organisatorisch vlak betreft heeft zich ook in de afgelopen twee jaar nog geen verandering ten goede voorgedaan. Ondanks frequente verzoeken aan de Commissie heeft deze niet meer geld ter beschikking gesteld. Het cruciale punt is echter dat het „corridormodel” door de werkzaamheden van de twee HLG en de conclusies van de Commissie in feite overbodig is geworden. Binnen de EU is de prioriteit nu verlegd naar de dertig TEN-Projecten. Buiten de EU zijn ze door de vijf nieuwe verkeersaders „vervangen” of onder een andere naam voortgezet. Toch lijken er genoeg redenen aan te voeren op grond waarvan zou moeten worden doorgegaan met de corridors. De stuurgroepen hebben bewezen belangrijke contactpunten en samenwerkingsorganen voor de betrokken ministeries van Verkeer te zijn, ieder met een eigen karakter („merknaam”). Ze zorgen ervoor dat een aantal belangrijke werkzaamheden, die niet onder andere grensoverschrijdende initiatieven vallen worden voortgezet. Dat geldt bijv. voor de prioritaire TEN-projecten, die het moeten stellen zonder speciale coördinator.

3.7 De Commissie heeft meer werk gemaakt van de coördinatie der werkzaamheden. De periodieke (1 à 2 maal per jaar

(?) Te weten:

- de Zuid-West-as (verbinding van het zuidwestelijke deel van het EU met het centrale deel, incl. Zwitserland, alsmede de „Transmaghreb”-as van Marokko naar Egypte);
- de Zuid-Oost-as (die het centrale deel van de EU via de Balkan en Turkije verbindt met de Kaukasus en de Kaspische Zee en via het Nabije Oosten naar Egypte loopt);
- de Centrale as (die het centrale gedeelte van de EU verbindt met Oekraïne en de Zwarte Zee en ook met Rusland en Siberië);
- de Noord-Oost-as (die de EU verbindt met Noorwegen en ook met Rusland en Transsiberië), en
- de Maritieme Snelweg (die de Oostzee, de Atlantische oceaan, de Middellandse Zee en de Zwarte Zee plus de landen die aan deze zeeën grenzen, met elkaar verbinden; er zijn ook plannen om deze route uit te breiden tot het Suezkanaal).

plaatsvindende) coördinatiebijekomsten met alle voorzitters van de corridors en een aantal andere centrale actoren zijn dan ook uitgegroeid tot belangrijke fora voor het uitwisselen van ervaringen en meningen. Het EESC wordt elke keer de mogelijkheid tot inspraak en samenwerking geboden en heeft mogen vaststellen dat zijn bijdrage ook zeer op prijs wordt gesteld. Er wordt in dit kader niet alleen van gedachten gewisseld over recent geboekte voortgang bij bouwprojecten, maar ook gediscussieerd over principiële en theoretische kwesties die het pan-Europese vervoersinfrastructuurbeleid betreffen. In dit verband verdienen enkele belangrijke vernieuwingen bijzondere aandacht. Zo zijn voor zes projecten speciale coördinatoren aangesteld om de realisering van vitale TEN-trajecten naderbij te brengen (?). Verder is het de bedoeling een bureau op te richten, dat als taak heeft de financiering en uitvoering van belangrijke projecten o.a. met het oog op de steeds omvangrijkere middelen die ermee gemoeid zijn, te verbeteren. Ten slotte wordt op dit moment nog gediscussieerd over een juridische bindende vorm van grensoverschrijdende samenwerking, die verder gaat dan de huidige Memoranda van Overeenkomst.

#### 4. Organisatie van de werkzaamheden van de vaste studiegroep — Activiteiten

4.1 In de lijn van de nieuwe opzet van het pan-Europese vervoersbeleid concentreert de vaste studiegroep zich niet meer enkel op de werkzaamheden in de corridors, maar houdt ze zich ook bezig met de prioritaire projecten in het Trans-Europese vervoersnetwerk (?), evenals met de nieuwe plannen van de groep deskundigen o.l.v. Loyola de Palacio, zoals het idee van een speciale verbinding tussen Spanje en Afrika. Uit gesprekken met de verantwoordelijke diensten van DG TREN is gebleken dat een bijdrage van het EESC aan de sociaal-economische beoordeling van reeds uitgevoerde of voorziene TEN-projecten in dank zou worden afgenomen.

4.2 Eind 2004, begin 2005 is de Commissie begonnen met de voorbereiding van het tweede deskundigenverslag van de groep-Loyola de Palacio. De vaste studiegroep had de mogelijkheid om zich in deze initiële fase uit te spreken over principiële kwesties (?). De volgende standpunten werden naar voren gebracht: het accent moet sterker op de bescherming van het milieu worden gelegd; de eis van intermodaliteit moet beter worden vertaald in de praktijk (hiervan zou een apart beoordelingscriterium kunnen worden gemaakt), en de aansluiting op regionale vervoersnetwerken moet meer aandacht krijgen. Ten slotte heeft de vaste studiegroep gewezen op het belang van horizontale aspecten, zoals harmonisering van wettelijke bepalingen, veiligheidsaspecten e.d. Deze kwesties zouden grondiger moeten worden behandeld als men werk wil maken van de

- (?) I. Treinverbinding Berlijn-Palermo (Van Miert).
- II. Hogesnelheidstreinverbinding Lissabon-Madrid-Tours/Montpellier (Davignon).
- III. Treinverbinding Lyon-Turijn-Boedapest-Oekraïense grens (de Palacio).
- IV. Treinverbinding Parijs-Bratislava (Balzacs).
- V. Treinverbinding „Rail Baltica” Warschau-Helsinki (Telicka).
- VI. Spoorwegcorridors en ETRMS (Vinck).

(?) Beschikking 884/2004/EG van 29 april 2004, PB van 30.04.2004 en van 07.07.2004.

(?) Brief aan E. Thielmann, DG TREN, van 15.12.2004.

verwezenlijking van de doelstellingen van het EU-vervoersbeleid. In haar antwoord <sup>(1)</sup> heeft de Commissie benadrukt dat ze in de toekomst in de eerste plaats meer oog wil hebben voor de aansluiting op de regionale vervoersnetwerken.

4.3 Daarnaast heeft de Commissie de balans opgemaakt van de werkzaamheden die tot nu toe in de corridors zijn verricht. Ook hier heeft de vaste studiegroep een bijdrage geleverd in de vorm van een korte evaluatie, waarin ze in het bijzonder om meer aandacht vraagt voor kwesties op het gebied van economische en sociale samenhang en raadplegingsprocedures. Evenveel belang hecht de vaste studiegroep eraan dat de positie van de stuurgroepen en hun netwerkverbindingen worden versterkt, dat hun activiteiten een minder vrijblijvend karakter krijgen en dat wordt toegezien op de geboekte progressie. Dit laatste is met name een taak van de stuurgroepen. Op grond van de resultaten van de gehouden enquête trekt de Commissie vier essentiële conclusies <sup>(2)</sup>: de corridoropzet heeft zijn waarde bewezen en dient behouden te blijven; er zal meer rekening moeten worden gehouden met operationele kwesties en sociaal-economische factoren; er moet beter worden toegezien op de geboekte voortgang, waarbij aandacht moet zijn voor de specifieke situatie per corridor, en de positieve impact van de corridors kan pas op de lange termijn worden ingeschat (de kans op succes is wel groter naarmate de samenwerking minder vrijblijvend wordt opgezet).

4.4 De samenwerking met de stuurgroepen van de tien vervoerscorridors heeft ook de laatste twee jaar niets aan belang ingeboet. Om praktische en persoonlijke redenen is niet meer even actief deelgenomen aan de vergaderingen van de stuurgroepen als in vroegere jaren. Toch zijn de contacten nooit helemaal afgebroken, niet in de laatste plaats omdat de 1 à 2 keer per jaar te Brussel plaatsvindende coördinatievergaderingen de gelegenheid bieden om elkaar regelmatig te ontmoeten en ervaringen uit te wisselen. De vaste studiegroep heeft een systeem ingevoerd waarbij de leden elk de verantwoordelijkheid krijgen voor afzonderlijke corridors, wat de concrete betrokkenheid in de toekomst ten goede zal komen en voor meer continuïteit in eigen gelederen kan zorgen.

4.5 Er is relatief veel energie gestoken in het opstellen van het advies „De rol van de stations in de agglomeraties en steden van de uitgebreide Europese Unie” <sup>(3)</sup>, wat tot het takenpakket van de vaste studiegroep behoorde (advies goedgekeurd in februari 2006). In het Europese vervoersbeleid zal meer aandacht moeten worden besteed aan het onderhoud, het gebruik en de vormgeving van de stations — waarbij zeker ook zal moeten worden gekeken naar het aspect veiligheid — want deze fungeren als „etalages” van het spoorvervoer en als dienstverleningscentra in het vervoersnetwerk.

4.6 Tijdens de verslagperiode was de vaste studiegroep betrokken bij twee externe evenementen: in november 2004 heeft het EESC deelgenomen aan een met veel publiciteit omgeven treinreis door corridor X, georganiseerd door de Werkgemeenschap „ARGE Korridor X”. Deze reis ging van Villach in Oostenrijk via Zagreb in Kroatië naar Sarajevo in Bosnië-Herzegovina. De actie was bedoeld om kracht bij te zetten aan het

pleidooi voor efficiëntere treinverbindingen en grensoverschrijdende samenwerking tussen spoorwegmaatschappijen in de regio. Op de verschillende stations waar werd gestopt, vonden manifestaties plaats met deelname van de media. Het tweede externe evenement vond plaats in Białystok (Polen), waarbij het accent lag op de regionale gevolgen van de corridor I-plannen voor de natuurbescherming, veiligheid en levensstandaard in Noord-Oost-Polen. De conferentie in Białystok was in meerdere opzichten een doorslaand succes en mag worden beschouwd als de culminatie van de werkzaamheden van de vaste studiegroep. Hierop zal dan ook uitgebreider worden ingegaan in het hieronder volgende hoofdstuk „Belangrijkste resultaten”.

## 5. Belangrijkste resultaten van de werkzaamheden in 2004-2006

5.1 Van 15 t/m 17 november 2005 heeft de vaste studiegroep op uitnodiging van de maarschalk van het wojewodschap Podlachië een conferentie annex openbare hoorzitting in Białystok georganiseerd, in het kader waarvan ook verschillende gesprekken en bezoeken in de naaste omgeving van de Trans-Europese vervoerscorridor 1, de „Via Baltica/Rail Baltica”, hebben plaatsgevonden. De bedoeling was met de vertegenwoordigers van het plaatselijk bestuur, de verschillende sociaal-economische belangengroeperingen en instanties die op regionaal en nationaal niveau bevoegd zijn voor het vervoersbeleid, van gedachten te wisselen over mogelijke oplossingen om bij de verdere ontwikkeling van corridor I optimaal rekening te houden met de regionale belangen en de bescherming van het milieu. De EESC-delegatie werd vergezeld door een vertegenwoordiger van de Commissie, die speciaal verantwoordelijk is voor de ondersteuning van de Rail Baltica. Alle ontmoetingen stonden in het teken van een hartveroverende gastvrijheid. De reis van de delegatie was niet alleen belangrijk vanuit een oogpunt van vervoersbeleid, maar heeft ook wederzijds bijgedragen tot het streven om „Europa voor het voetlicht te brengen”.

5.1.1 De conferentie heeft de meest verschillende deelnemers bij elkaar gebracht — natuurbeschermers, lokale bestuurders, vertegenwoordigers van spoorwegmaatschappijen, plaatselijke bewoners, leden van ondernemingsraden — en voor een tastbare en concrete verbinding tussen de regio en „Brussel” gezorgd. De verschillende aspecten die er kleven aan het ontwikkelen van een vervoerscorridor, zijn hier in de praktijk aanschouwelijk gemaakt: de overlast voor de mensen die aan doorgaande wegen wonen; de hoop op economische impulsen dankzij een betere toegankelijkheid via toegangswegen; de zwakke kanten van het openbaar vervoer en de regionale spoorwegnetten; het behoud van de bijzondere natuurlijke rijkdom van de regio; de vrees voor het verlies van werkgelegenheid; het gebrek aan financiële middelen, en de bureaucratische obstakels. Pas op de conferentie kon dit alles met elkaar in verband worden gebracht en naar oplossingen worden gezocht. De resultaten van deze ontmoeting waren voor alle partijen in velerlei opzicht zeer leerzaam en op het eind werden ook daadwerkelijk nieuwe oplossingen voor de problemen aangedragen.

<sup>(1)</sup> Brief van E.Thielmann van 21.01.2005.

<sup>(2)</sup> Gepresenteerd tijdens de coördinatievergadering van 21 april 2005 te Brussel.

<sup>(3)</sup> EESC-advies over „De rol van de stations in de agglomeraties en steden van de uitgebreide Europese Unie” (PB C van 11.4.2006, blz. 9).

5.1.2 Uit de Via Baltica in het noordoosten van Polen kan lering worden getrokken bij het uitwerken van een geïntegreerd pan-Europees vervoersbeleid. Een van de grootste problemen is de noodzaak om een evenwicht te vinden tussen de verkeersoverlast ten gevolge van het transitvervoer in de regio en de dringende behoefte aan economische ontwikkeling, die overigens niet dankzij het transitvervoer maar dankzij de betere toegankelijkheid via toegangswegen plaatsvindt. Een tweede centraal probleem, en tegelijk de belangrijkste troef van de regio, wordt gevormd door haar unieke natuurlijke rijkdom, die beslist moet worden beschermd. Op dit punt werden tal van bruikbare oplossingen aangedragen, die bovendien niet eens extra geld hoeven te kosten. Ten slotte bleek dat de Rail Baltica niet adequaat in aanmerking was genomen in de regionale plannen voor ruimtelijke ordening, wat door de vertegenwoordiger van de EU-coördinator werd aangegrepen om nogmaals de noodzaak van juist deze corridor te bepleiten. Geconcludeerd werd dat slechts een geïntegreerde, alle vervoerswijzen in de regio omvattende benadering een antwoord zou kunnen bieden op de problemen en dat alleen op deze manier de obstakels bij het plannen en verwezenlijken van de Via Baltica en de Rail Baltica uit de weg kunnen worden geruimd. De in gang gezette positieve ontwikkelingen zullen verder door het EESC worden ondersteund.

5.2 In de toekomst zal de grensoverschrijdende samenwerking tussen de ministeries van Verkeer van de verschillende, langs de corridors gelegen lidstaten worden overgenomen of overbodig gemaakt door initiatieven van de Commissie (zie hoofdstuk 3). Hierdoor wordt een nauwere samenwerking binnen één proces mogelijk en hoeft er geen moeite meer te

worden gedaan om twee parallelle processen met elkaar te coördineren. Dat zou tevens betekenen dat er betere voorwaarden worden geschapen voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het vervoersbeleid. Er zal echter onveranderlijk moeten worden doorgezocht naar een antwoord op de vraag hoe de grensoverschrijdende samenwerking tussen de EU-lidstaten en derde landen op effectieve wijze minder vrijblijvend kan worden gemaakt. Volgens het EESC ligt de oplossing hier, naast betere verdragsmatige betrekkingen, vooral in concentratie van de beschikbare EU-middelen. Zo zouden de middelen ook binnen de prioritaire verkeersaders geconcentreerd moeten worden op projecten van primair belang en zouden de mogelijkheden van cofinanciering tot 20 %, bedoeld voor projecten binnen de EU, ook daadwerkelijk ten volle moeten worden benut. Op het ogenblik komt de steunintensiteit niet boven de 2 à 5 % uit.

5.3 Ten slotte blijft er voor het EESC het probleem van de koppeling tussen infrastructurele en operationele vraagstukken. Dit punt is onveranderlijk actueel, maar nog altijd wordt er te weinig aandacht aan besteed. Al belijdt men nog zo vaak met de mond dat hier iets aan gedaan moet worden, toch worden er uiteindelijk nauwelijks resultaten geboekt omdat er geen aparte praktische procedures zijn uitgewerkt. De hoop dat de doelstellingen van het vervoersbeleid min of meer vanzelf worden verwezenlijkt wanneer de infrastructuur verder tot ontwikkeling komt, is de afgelopen jaren ijdel gebleken. De tijd van grootschalige vervoersconferenties is helaas voorbij. De toekomst hoort daarom te liggen in de regio, waar alle vragen concreet samenkomen en waar het kweken van begrip voor een pan-Europese zienswijze buitengewoon belangrijk is. Dit komt overeen met de tijdens de conferentie van Białystok opgedane ervaringen.

Brussel, 13 september 2006

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Anne-Marie SIGMUND

---