

VERTALING

PROTOCOL INZAKE DE TOEPASSING VAN DE ALPENOVEREENKOMST VAN 1991 OP HET GEBIED VAN HET VERVOER**Vervoerprotocol**

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

HET VORSTENDOM LIECHTENSTEIN,

HET VORSTENDOM MONACO,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE ZWITSERSE BONDSSTAAT,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

alsmede

DE EUROPESE GEMEENSCHAP,

Conform hun opdracht, die voortvloeit uit de Overeenkomst inzake de bescherming van de Alpen (Alpenovereenkomst) van 7 november 1991, om een totaalbeleid ter bescherming en duurzame ontwikkeling van het Alpengebied te voeren;

Ingevolge hun verplichtingen uit hoofde van artikel 2, leden 2 en 3, van de Alpenovereenkomst;

Zich ervan bewust dat het Alpengebied een gebied omvat dat wordt gekenmerkt door bijzonder gevoelige ecosystemen en landschappen dat geografische en topografische omstandigheden die verontreiniging en geluidhinder kunnen versterken, dat door de aanwezigheid van unieke natuurlijke rijkdommen en een uniek cultureel erfgoed;

Zich ervan bewust dat zonder passende maatregelen het verkeer en de daarmee gepaard gaande milieuhinder zullen blijven toenemen wegens de versterkte integratie van de markten, de sociaaleconomische ontwikkeling en de vrijetijdsactiviteiten;

Ervan overtuigd dat de plaatselijke bevolking in staat moet zijn haar eigen sociaal, cultureel en economisch ontwikkelingsplan uit te werken en deel te nemen aan de uitvoering ervan binnen het bestaande institutionele kader;

Zich ervan bewust dat het verkeer niet zonder gevolgen blijft voor het milieu en dat de hinder die het meebrengt toenemende risico's doet ontstaan vanuit milieu-, gezondheids- en veiligheidsoogpunt, die een gezamenlijke aanpak vergen;

Zich ervan bewust dat tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen versterkte veiligheidsmaatregelen nodig zijn;

Zich ervan bewust dat er veel observatie, onderzoek, voorlichting en overleg nodig is om het verband tussen verkeer, gezondheid, milieu en economische ontwikkeling aan het licht te brengen en duidelijk te maken dat de milieuhinder moet worden teruggedrongen;

Zich bewust van het feit dat een op de beginselen van duurzaamheid gebaseerd vervoersbeleid in het Alpengebied niet alleen belangrijk is voor de bevolking binnen maar ook buiten het gebied, en dat een dergelijk beleid eveneens nodig is voor het behoud van de Alpen als habitat en als economisch en natuurgebied;

Zich ervan bewust dat het huidige potentieel van de vervoersdragees ten dele onvoldoende wordt benut en dat er daarnaast onvoldoende aandacht is voor het belang van de infrastructuur voor milieuvriendelijkere vervoerswijzen (railvervoer, scheepvaart en gecombineerd vervoer) en voor de grensoverschrijdende compatibiliteit en interoperabiliteit van de verschillende vervoersmiddelen en het derhalve nodig is deze transportsystemen te optimaliseren door netwerken binnen en buiten de Alpen wezenlijk te versterken;

Zich ervan bewust dat keuzes inzake ruimtelijke ordening en economisch beleid binnen en buiten de Alpen zeer belangrijke gevolgen hebben voor de ontwikkeling van het Alpenverkeer;

Wensende op beslissende wijze bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling en de verbetering van de leefkwaliteit door middel van de beheersing van het verkeersvolume, een milieuvriendelijker vervoersbeheer en het vergroten van de doelmatigheid en de doeltreffendheid van de bestaande vervoerssystemen;

Ervan overtuigd dat de economische belangen, de sociale behoeften en de milieueisen met elkaar moeten worden verzoend;

Met inachtneming van de bilaterale en multilaterale overeenkomsten die met name op vervoersgebied tussen de overeenkomstsluitende partijen en de Europese Gemeenschap zijn gesloten;

Ervan overtuigd dat sommige problemen slechts in een grensoverschrijdend kader kunnen worden opgelost en gemeenschappelijke maatregelen van de Alpenstaten vereisen;

ZIJN OVEREENGEKOMEN HETGEEN VOLGT:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Doelstellingen

1. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe een duurzaam vervoersbeleid te voeren dat:

a) de hinder en de risico's van het intra-alpiene en transalpiene verkeer vermindert zodat dit draaglijk is voor de mens, de fauna en flora alsook voor hun leefomgeving en hun habitat, o.a. door een groter deel van het verkeer en van het goederenverkeer in het bijzonder, naar het spoor te verleggen, met name door middel van het creëren van geschikte infrastructuur en marktconforme stimuleringsmaatregelen;

b) bijdraagt tot de duurzame ontwikkeling van de habitat en de economische ruimte die het leefmilieu vormen van de bevolkingsgroepen die in het Alpengebied wonen, en dit door de uitvoering van een vervoersbeleid dat alle vervoerswijzen omvat en dat de verschillende overeenkomstsluitende partijen op elkaar afstemmen;

c) bijdraagt tot het verminderen en, voor zover mogelijk, voorkomen van de effecten die een gevaar kunnen betekenen voor de rol en de natuurlijke rijkdom van het Alpengebied — waarvan het belang de grenzen van de Alpenregio's overschrijdt — en het behoud van zijn natuurlijke en culturele erfgoed;

d) het intra-alpiene en transalpiene verkeer verzekert tegen economisch draagbare kosten, door het vergroten van de

doelmatigheid en de doeltreffendheid van de vervoerssystemen en door het bevorderen van de milieuvriendelijkste vervoerswijzen die het spaarzaamst met de natuurlijke rijkdommen omgaan;

e) billijke concurrentievoorwaarden tussen de verschillende vervoerswijzen verzekert.

2. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe de vervoerssector te ontwikkelen door het voorzorgsbeginsel, het preventiebeginsel en het beginsel dat de vervuiler betaalt, te waarborgen.

Artikel 2

Definities

In dit protocol wordt verstaan onder:

„Transalpien verkeer”: verkeer bestaande uit trajecten met vertrek- en aankomstpunt buiten het Alpengebied.

„Intra-alpien verkeer”: verkeer bestaande uit trajecten met vertrek en/of aankomstpunt binnen het Alpengebied.

„Draaglijke hinder en risico's”: via milieueffectstudies en risicoanalyses te definiëren hinder en risico's met het doel via passende maatregelen de verdere toename van hinder en risico's te voorkomen en deze, zo nodig, te verminderen zowel voor nieuwe kunstwerken als voor bestaande infrastructuur die een aanzienlijk planologisch effect hebben.

„Externe kosten”: kosten die niet worden gedragen door de gebruiker van een goed of een dienst: zij omvatten het gebruik van de infrastructuur wanneer dit gratis is, de verontreiniging, het lawaai, en de schade aan personen en zaken die verband houdt met het verkeer.

„Nieuwe grootschalige kunstwerken, belangrijke verbouwingen of uitbreidingen van bestaande vervoersinfrastructuur”: infrastructuurprojecten die, conform het nationale recht dat van toepassing is op de effectstudies of conform de vigerende internationale verdragen, aan een milieueffectstudie moeten worden onderworpen.

„Wegen met een grote capaciteit”: autowegen met twee of meer rijbanen, zonder kruisingen, of elke weg met een vergelijkbaar effect als een autoweg.

„Milieukwaliteitsdoelstellingen”: streefdoelen die, rekening houdend met de interacties op het gebied van de ecosystemen, het te bereiken milieukwaliteitsniveau beschrijven. Zij geven indien nodig actualiseerbare kwaliteitscriteria aan in verband met de bescherming van het natuurlijke en culturele erfgoed vanuit materieel, planologisch en temporeel oogpunt.

„Milieukwaliteitsnormen”: concrete normen die het mogelijk maken de milieukwaliteitsdoelstellingen te bereiken: zij geven voor bepaalde parameters de beoogde resultaten, de meetprocedures of de randvoorwaarden.

„Milieukwaliteitsindicatoren”: indicatoren die het mogelijk maken de huidige stand van de milieuaantasting te meten of te schatten en prognoses ten aanzien van de ontwikkeling ervan op te maken.

„Voorzorgsbeginsel”: beginsel op grond waarvan men geen maatregelen moet uitstellen die erop gericht zijn ernstige of onomkeerbare effecten voor de gezondheid en het milieu te voorkomen, beheersen of verminderen met als argument dat wetenschappelijk onderzoek nog niet op onweerlegbare wijze heeft aangetoond dat er een causaal verband is tussen bepaalde verschijnselen en hun potentiële schadelijkheid voor de gezondheid en het milieu.

„Beginsel dat de vervuiler betaalt”, inclusief de bekostiging van de afgeleide gevolgen: beginsel op grond waarvan de kosten voor preventie, beheersing, vermindering van de verontreiniging en voor het terugbrengen van het milieu in een aanvaardbare toestand voor rekening komen van de vervuiler. De vervuiler draagt, voor zover mogelijk, de totale kosten van de gezondheids- en milieueffecten van het vervoer.

„Doelmatigheidsstudie”: onderzoek, conform de nationale wetgeving, bij de planning van nieuwe grootschalige kunstwerken of belangrijke verbouwingen of uitbreidingen van bestaande vervoersinfrastructuur, dat betrekking heeft op de opportuniteit van de projecten zowel vanuit het oogpunt van het vervoersbeleid

als van de ecologische, economische en sociaal-culturele effecten.

Artikel 3

Duurzaam vervoer en mobiliteit

1. Teneinde het vervoer duurzaam te ontwikkelen, verbinden de overeenkomstsluitende partijen zich ertoe, door een onderling afgestemd vervoers- en milieubeleid, de verkeersgerelateerde hinder en risico's te beperken, door rekening te houden met:

a) de belangen van het milieu zodat:

- aa) het gebruik van de natuurlijke hulpbronnen verminderd wordt tot een niveau dat, voor zover mogelijk, het natuurlijke regeneratievermogen ervan niet overschrijdt;
- bb) de schadelijke emissies verminderd worden tot een niveau waarbij geen schade wordt berokkend aan het absorptievermogen van de betrokken omgevingen;
- cc) de neerslag van stoffen in het milieu beperkt wordt teneinde te voorkomen dat schade wordt aangericht aan de ecologische structuren en de natuurlijke cycli;

b) de maatschappelijke belangen teneinde:

- aa) de toegankelijkheid voor personen, werkgelegenheid, goederen en diensten mogelijk te maken en bovendien het milieu te beschermen, energie en ruimte te besparen en de essentiële behoeften van de bevolking te bevredigen;
- bb) de gezondheid van personen niet in gevaar te brengen en de risico's van milieurampen alsook het aantal en de ernst van ongevallen te verminderen;

c) de economische belangen teneinde:

- aa) de rendabiliteit van de vervoerssector te verhogen en de externe kosten te internaliseren;
- bb) het gebruik van de bestaande infrastructuur te optimaliseren;
- cc) de werkgelegenheid in de scherp concurrerende ondernemingen van de verschillende economische sectoren te versterken;

d) de noodzaak om versterkte maatregelen tegen de geluidshinder in te voeren wegens de bijzondere topografie van de Alpen.

2. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe, overeenkomstig de vigerende nationale en internationale verkeerswetgeving, nationale, regionale en lokale doelstellingen, strategieën en maatregelen te ontwikkelen die:

- a) rekening houden met de verschillende ecologische, economische en sociaal-culturele feiten alsook met de verschillende behoeften;
- b) de toename van de verkeersgerelateerde milieuhinder beperken door een samenspel van economische instrumenten en maatregelen op het gebied van de ruimtelijke planning en de vervoersplanning.

Artikel 4

Inaanmerkingneming van de doelstellingen in het overige beleid

1. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe met de doelstellingen van dit protocol eveneens rekening te houden in hun overige beleid.
2. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich tot het anticiperen op en het toetsen van het effect van de vervoersector op het overige beleid en de overige strategieën en concepten.

Artikel 5

Participatie van territoriale overheden

1. De overeenkomstsluitende partijen stimuleren de internationale samenwerking tussen de bevoegde instellingen teneinde grensoverschrijdend de beste en op elkaar afgestemde oplossingen te vinden.
2. Elke overeenkomstsluitende partij bepaalt binnen haar institutionele kader het beste niveau van coördinatie en samenwerking tussen de rechtstreeks betrokken instellingen en territoriale overheden teneinde de solidaire verantwoordelijkheid te bevorderen en in het bijzonder de synergieën bij de uitvoering van het vervoersbeleid en de daaruit voortvloeiende maatregelen te benutten en te ontwikkelen.
3. De rechtstreeks betrokken territoriale overheden nemen, met inachtneming van hun bevoegdheden, binnen het bestaande institutionele kader deel aan de verschillende stadia van voorbereiding en uitvoering van dit beleid en deze maatregelen.

Artikel 6

Versterkte nationale regelgeving

Teneinde het ecologisch gevoelige Alpengebied te beschermen en zonder afbreuk te doen aan de vigerende internationale

verdragen kunnen de overeenkomstsluitende partijen, wegens bijzondere situaties betreffende de natuurgebieden of om redenen van volksgezondheid, veiligheid of milieubescherming versterkte beschermingsmaatregelen nemen.

HOOFDSTUK II

SPECIFIEKE MAATREGELEN

A) STRATEGIEËN, CONCEPTEN, PROJECTEN

Artikel 7

Algemene strategie van het vervoersbeleid

1. In het belang van de duurzaamheid verbinden de overeenkomstsluitende partijen zich ertoe binnen de geharmoniseerde grensoverschrijdende netwerken, een rationeel en zeker vervoersbeleid te voeren dat:

- a) de goede coördinatie van de verschillende vervoerswijzen en -middelen verzekert en de intermodaliteit bevordert;
- b) de benutting van de bestaande vervoerssystemen en -infrastructuren in het Alpengebied, onder meer met gebruikmaking van telematica, optimaliseert door de externe kosten en de infrastructuurkosten op grond van de gegenereerde hinder optimaal aan de gebruikers aan te rekenen;
- c) door structurele maatregelen en maatregelen inzake ruimtelijke ordening binnen het personen- en goederenvervoer een verschuiving bevordert naar de milieuvriendelijker vervoermiddelen en naar intermodale vervoerssystemen;
- d) de mogelijkheden tot vermindering van het verkeersvolume benut.

2. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe de nodige maatregelen te nemen om:

- a) de verkeerswegen optimaal tegen natuurrisico's te beschermen;
- b) in de zones die in het bijzonder verkeershinder ondervinden de mens en het milieu optimaal te beschermen;
- c) mede door het inzetten van de beste beschikbare technologieën de emissies van schadelijke stoffen en de geluids-emissies van alle vervoerswijzen optimaal en geleidelijk te verminderen;
- d) de verkeersveiligheid te verbeteren.

Artikel 8

Procedure voor de evaluatie van projecten en intergouvernementeel overleg

1. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe, wanneer zij nieuwe vervoersinfrastructuur bouwen of bestaande infrastructuur ingrijpend wijzigen of uitbreiden, doelmatigheidsstudies, milieueffectbeoordelingen en risicoanalyses uit te voeren en met de resultaten ervan rekening te houden in het licht van de doelstellingen van dit protocol.

2. De ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur in de Alpen moet gecoördineerd en in overleg gebeuren. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe bij projecten met een belangrijk grensoverschrijdend effect uiterlijk als de studies voorliggen onderling overleg te plegen met de betrokken overeenkomstsluitende partijen. Deze bepalingen doen geen afbreuk aan het recht van elke overeenkomstsluitende partij om vervoersinfrastructuren te bouwen die op het moment van de goedkeuring van dit protocol conform hun interne rechtsorde zijn goedgekeurd of waarvan de noodzaak is aangetoond overeenkomstig de wet.

3. De overeenkomstsluitende partijen stimuleren dat in het milieubeheer van ondernemingen in hun land versterkt rekening wordt gehouden met het vervoersbeleid.

B) TECHNISCHE MAATREGELEN

Artikel 9

Openbaar vervoer

Teneinde op duurzame wijze de economische organisatie en de bewoningsstructuur alsook de recreatieve en toeristische aantrekkelijkheid van het Alpengebied te bewaren en te verbeteren, verbinden de overeenkomstsluitende partijen zich ertoe het creëren en ontwikkelen van gebruiks- en milieuvriendelijk openbaar vervoer te stimuleren.

Artikel 10

Spoor- en scheepsvervoer

1. Teneinde te profiteren van de bijzondere geschiktheid van de spoorweg voor langeafstandsvervoer en het spoorwegnet beter te gebruiken voor de toeristische en economische exploitatie van de Alpen, bevorderen de overeenkomstsluitende partijen, in het kader van hun bevoegdheden:

- a) de verbetering van de spoorweginfrastructuur door de bouw en de ontwikkeling van grote transalpiene spoorassen, inclusief het aansluitingspoor en de installatie van aangepaste terminals;
- b) de verdere optimalisering van de exploitatie van spoorwegbedrijven en de modernisering ervan, met name op het gebied van het grensoverschrijdende verkeer;

c) maatregelen die ertoe strekken met name het goederenvervoer over lange afstand naar het spoor over te brengen en de tarieven voor het gebruik van de vervoersinfrastructuur meer te harmoniseren;

d) de intermodale vervoerssystemen en de ontwikkeling van het spoorvervoer;

e) het versterkte gebruik van het spoor en het creëren van voor de gebruiker gunstige synergieën tussen het reizigersvervoer over lange afstand en het regionale vervoer en lokale vervoer.

2. De overeenkomstsluitende partijen ondersteunen de inspanningen om intensiever gebruik te maken van de mogelijkheden van de scheepvaart teneinde het aandeel van de goedereendoorvoer over de weg terug te dringen.

Artikel 11

Wegvervoer

1. De overeenkomstsluitende partijen zien af van het aanleggen van nieuwe wegen met een grote capaciteit voor het transalpiene verkeer.

2. Projecten voor wegen met een grote capaciteit voor het intra-alpiene verkeer kunnen worden uitgevoerd indien:

- a) de in artikel 2, lid 2, onder j), van de Alpenovereenkomst vastgestelde doelstellingen kunnen worden bereikt door het nemen van op de resultaten van een milieueffectstudie gebaseerde passende voorzorgs- en compensatiemaatregelen;
- b) aan de vervoersbehoefte niet kan worden voldaan door een beter gebruik van de bestaande weg- en spoorwegcapaciteit, noch door de uitbreiding of de bouw van spoor- of scheepvaartinfrastructuur, noch door de verbetering van gecombineerd vervoer noch door andere maatregelen betreffende de organisatie van het vervoer;
- c) uit de doelmatigheidsstudie is gebleken dat het project economisch levensvatbaar is, de risico's worden beheerst en het resultaat van de milieueffectbeoordeling positief is;
- d) de plannen en/of programma's voor ruimtelijke ordening en duurzame ontwikkeling in aanmerking worden genomen.

3. Gezien de geografische omstandigheden en de bewoningsstructuur van het Alpengebied, die een efficiënte bediening door het openbaar vervoer niet overal mogelijk maken, erkennen de lidstaten de noodzaak van het creëren en in stand houden in deze afgelegen gebieden van toereikende vervoersinfrastructuur, die doeltreffend individueel vervoer mogelijk maakt.

*Artikel 12***Luchtvervoer**

1. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe de milieuhinder die veroorzaakt wordt door het luchtverkeer, inclusief het lawaai dat veroorzaakt wordt door luchtvaartuigen, voor zover mogelijk te verminderen zonder deze hinder naar andere regio's over te brengen. Rekening houdend met de doelstellingen van dit protocol spannen zij zich in om, in voorkomend geval, het landen van luchtvaartuigen buiten de vliegvelden te beperken of te verbieden. Met het oog op de bescherming van de in het wild levende fauna nemen de overeenkomstsluitende partijen passende, lokale en tijdelijke maatregelen om de niet-gemotoriseerde vliegcreatie te beperken.

2. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe de openbaarvervoerssystemen te verbeteren die het mogelijk maken de luchthavens aan de rand van de Alpen en de verschillende Alpenregio's te verbinden, teneinde in staat te zijn te voldoen aan de vraag naar vervoer zonder de milieuhinder te vergroten. In deze context beperken de overeenkomstsluitende partijen voor zover mogelijk de bouw van luchthavens en de significante uitbreiding van de bestaande luchthavens in het Alpengebied.

*Artikel 13***Installaties voor het toerisme**

1. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe, rekening houdend met de doelstellingen van dit protocol, de effecten op het verkeer van nieuwe toeristische installaties te evalueren en, zo nodig, preventieve of compenserende maatregelen te nemen om de doelstellingen van dit protocol en de andere protocollen te bereiken. In dat geval wordt de voorrang gegeven aan het openbaar vervoer.

2. De overeenkomstsluitende partijen steunen het aanleggen en in stand houden van verkeersluwe en verkeersvrije zones, het creëren van autovrije toeristische locaties en maatregelen die reis en verblijf zonder auto mogelijk maken.

*Artikel 14***Reële kosten**

Teneinde de spreiding van het verkeer over de verschillende vervoerswijzen te sturen door beter rekening te houden met de reële kosten van de verschillende vervoerswijzen, komen de overeenkomstsluitende partijen overeen het beginsel dat de veruiler betaalt toe te passen en steunen zij de ontwikkeling van een systeem om de infrastructuurkosten en de externe kosten te berekenen. Het doel is geleidelijk verkeersspecifieke tarifieringsystemen in te voeren die het mogelijk maken deze reële kosten op billijke wijze te dekken en

- a) die aanzetten tot het gebruik van de milieuvriendelijkste vervoerswijzen en -middelen;
- b) die leiden tot een evenwichtiger gebruik van de vervoersinfrastructuur;

- c) die aanzetten tot een vermindering van de potentiële milieu- en sociaaleconomische kosten via structurele en ruimte-lijke ordeningsmaatregelen die gevolgen hebben voor het vervoer.

*C) FOLLOW-UP EN CONTROLE**Artikel 15***Aanbod en gebruik van vervoersinfrastructuur**

1. De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe de stand, de ontwikkeling en het gebruik of, naargelang het geval, de verbetering van de vervoersinfrastructuur en de vervoerssystemen met een grote capaciteit, alsmede de vermindering van de milieuhinder volgens een uniform schema in een referentiedocument bij te houden en dit periodiek te actualiseren.

2. Op basis van dit referentiedocument onderzoeken de overeenkomstsluitende partijen in hoeverre de uitvoeringsmaatregelen hebben bijgedragen tot het bereiken en de verdere ontwikkeling van de doelstellingen van de Alpenovereenkomst en, in het bijzonder, van dit protocol.

*Artikel 16***Milieukwaliteitsdoelstellingen, normen en indicatoren**

1. De overeenkomstsluitende partijen stellen milieukwaliteitsdoelstellingen voor de ontwikkeling van duurzaam verkeer vast en passen deze toe.

2. Zij worden het eens over de noodzaak om te beschikken over normen en indicatoren die aangepast zijn aan de specifieke omstandigheden van het Alpengebied.

3. De toepassing van deze normen en indicatoren is erop gericht de ontwikkeling van de hinder van het verkeer voor het milieu en de gezondheid te meten.

HOOFDSTUK III**COÖRDINATIE, ONDERZOEK, OPLEIDING EN INFORMATIE***Artikel 17***Coördinatie en informatie**

De overeenkomstsluitende partijen komen, zo nodig, overeen ontmoetingen te organiseren teneinde:

- a) de effecten te evalueren van de krachtens dit protocol genomen maatregelen;
- b) overleg te plegen vóór het nemen van belangrijke vervoersbeslissingen die significante gevolgen kunnen hebben voor de andere overeenkomstsluitende staten;
- c) de uitwisseling van informatie betreffende de uitvoering van dit protocol te stimuleren, waarbij eerst de bestaande informatiesystemen worden gebruikt;

- d) overleg te plegen over belangrijke vervoersbeslissingen om deze met name in te passen in een geharmoniseerd grensoverschrijdend ruimtelijkeordeningsbeleid.

Artikel 18

Onderzoek en observatie

1. De overeenkomstsluitende partijen stimuleren en harmoniseren, in nauwe samenwerking, het onderzoek en de systematische observatie betreffende correlaties tussen vervoer en milieu in het Alpengebied en betreffende specifieke technologische ontwikkelingen die de economische doeltreffendheid van milieuvriendelijke vervoerssystemen vergroten.
2. Met de resultaten van de gemeenschappelijke onderzoeks- en observatieactiviteiten wordt naar behoren rekening gehouden bij de toetsing van de uitvoering van het protocol, met name met het oog op het ontwikkelen van methodes en criteria aan de hand waarvan duurzame ontwikkeling van het verkeer kan worden beschreven.
3. De overeenkomstsluitende partijen zien erop toe dat de nationale resultaten van onderzoek en systematische observatie geïntegreerd worden in een gemeenschappelijk systeem voor permanente observatie en informatie en dat deze toegankelijk worden gemaakt voor het publiek binnen het bestaande institutionele kader.
4. De overeenkomstsluitende partijen steunen proefprojecten in verband met de toepassing van concepten en technologieën inzake duurzaam verkeer.
5. De overeenkomstsluitende partijen steunen onderzoek naar de bruikbaarheid van methoden voor intermodale strategische milieubeoordeling.

Artikel 19

Opleiding en voorlichting

De overeenkomstsluitende partijen bevorderen de basis- en voortgezette opleiding alsmede de voorlichting van het publiek betreffende de doelstellingen, maatregelen en uitvoering van dit protocol.

HOOFDSTUK IV

CONTROLE EN EVALUATIE

Artikel 20

Uitvoering

De overeenkomstsluitende partijen verbinden zich ertoe zorg te dragen voor de uitvoering van dit protocol door alle passende maatregelen te nemen binnen het bestaande institutionele kader.

Artikel 21

Controle op de nakoming van de verplichtingen

1. De overeenkomstsluitende partijen brengen aan het Permanent Comité regelmatig verslag uit over de krachtens dit protocol genomen maatregelen. In de verslagen wordt eveneens ingegaan op de doeltreffendheid van de genomen maatregelen. De Alpenconferentie bepaalt de frequentie van de verslagen.
2. Het Permanent Comité onderzoekt deze verslagen teneinde na te gaan of de overeenkomstsluitende partijen hun verplichtingen zijn nagekomen die voortvloeien uit dit protocol. Het comité kan ook aanvullende informatie aan de betrokken overeenkomstsluitende partijen vragen of gebruikmaken van andere informatiebronnen.
3. Het Permanent Comité stelt ter attentie van de Alpenconferentie een verslag op betreffende de nakoming door de overeenkomstsluitende partijen van de verplichtingen die voortvloeien uit dit protocol.
4. De Alpenconferentie neemt kennis van dit verslag. Indien zij vaststelt dat de verplichtingen niet zijn nagekomen, kan zij aanbevelingen goedkeuren.

Artikel 22

Beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen

1. De overeenkomstsluitende partijen onderzoeken en beoordelen regelmatig de doeltreffendheid van de bepalingen van dit protocol. Voor zover dit voor het verwezenlijken van de doelstellingen nodig blijkt, overwegen zij de goedkeuring van passende wijzigingen van dit protocol.
2. Binnen het bestaande institutionele kader worden de territoriale overheden betrokken bij deze beoordeling. De op dit gebied actieve niet-gouvernementele organisaties kunnen worden geraadpleegd.

HOOFDSTUK V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 23

Relaties tussen de Alpenovereenkomst en het protocol

1. Dit protocol vormt een protocol van de Alpenovereenkomst in de zin van artikel 2 ervan en de andere relevante artikelen van de overeenkomst.
2. Niemand kan partij worden bij dit protocol indien hij geen partij is bij de Alpenovereenkomst. Elke opzegging van de Alpenovereenkomst geldt eveneens als opzegging van dit protocol.
3. Wanneer de Alpenconferentie beraadslaagt over kwesties betreffende dit protocol, kunnen alleen de partijen bij dit protocol deelnemen aan de stemming.

*Artikel 24***Ondertekening en bekrachtiging**

1. Dit protocol kan op 31 oktober 2000 door de staten die de Alpenovereenkomst hebben ondertekend en door de Europese Gemeenschap, en vanaf 6 november 2000 bij de Republiek Oostenrijk, die als depositaris fungeert, worden ondertekend.

2. Dit protocol treedt ten aanzien van de overeenkomstsluitende partijen die zich door dit protocol gebonden hebben verklaard in werking drie maanden na de datum waarop drie staten hun akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben nedergelegd.

3. Ten aanzien van de overeenkomstsluitende partijen die zich op een later tijdstip door het protocol verbonden verklaren, treedt het protocol in werking drie maanden na de datum van nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring. Na het van kracht worden van een wijziging van het protocol wordt elke nieuwe partij bij dit protocol partij bij het protocol zoals gewijzigd.

*Artikel 25***Kennisgevingen**

De depositaris stelt iedere in de preambule genoemde staat en de Europese Gemeenschap, wat dit protocol betreft, in kennis van:

- a) iedere ondertekening;
- b) iedere nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;
- c) iedere datum van inwerkingtreding;
- d) iedere verklaring die door een overeenkomstsluitende of ondertekenende partij wordt afgelegd;
- e) iedere opzegging die door een overeenkomstsluitende partij wordt medegedeeld, inclusief de datum van inwerkingtreding ervan.

Ten blijke waarvan de ondergetekende gevolmachtigden hun handtekening onder dit protocol hebben gesteld.

Gedaan in Luzern, op 31 oktober 2000, in het Duits, het Frans, het Italiaans en het Sloveens, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek, in één exemplaar dat wordt nedergelegd in het staatsarchief van de Republiek Oostenrijk. De depositaris doet alle ondertekenende partijen een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift toekomen.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland,
Voor de Franse Republiek,
Voor de Italiaanse Republiek,
Voor het Vorstendom Liechtenstein,
Voor het Vorstendom Monaco,
Voor de Republiek Oostenrijk,
Voor de Zwitserse Bondsstaat,
Voor de Republiek Slovenië,
Voor de Europese Gemeenschap.
