



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 07.03.2001  
COM(2001) 126 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE  
AAN DE RAAD EN AAN HET EUROPEES PARLEMENT**

**VERSTERKING VAN DE EURO-MEDITERRANE SAMENWERKING OP HET  
GEBIED VAN VERVOER EN ENERGIE**

## INHOUDSOPGAVE

|       |                                                                                                                            |    |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.    | INLEIDING .....                                                                                                            | 3  |
| 1.1   | Doelstellingen van een mededeling.....                                                                                     | 3  |
| 1.2   | Actuele thema's van de euro-mediterrane samenwerking in de sectoren vervoer en energie.....                                | 4  |
| 2.    | VERVOER: ZORGEN VOOR EEN NIEUWE DYNAMIEK.....                                                                              | 5  |
| 2.1   | Het politiek mandaat van Barcelona.....                                                                                    | 5  |
| 2.2   | Vijf jaar euro-mediterrane samenwerking op het gebied van vervoer .....                                                    | 6  |
| 2.3   | Terreinen voor concrete acties .....                                                                                       | 8  |
| 2.3.1 | Ondersteuning van de hervorming van de vervoerssector bij de mediterrane partners                                          | 8  |
| 2.3.2 | Vorming en bevordering van een transmediterraan netwerk voor multimodaal vervoer .....                                     | 8  |
| 2.3.3 | Zee- en luchtvervoer .....                                                                                                 | 9  |
| 2.3.4 | Het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (Galileo) .....                                                                  | 10 |
| 3.    | ENERGIE: DE BESTAANDE DYNAMIEK VERSTERKEN.....                                                                             | 11 |
| 3.1   | Energie in het kader van het euro-mediterraan partnerschap - Het politiek mandaat van Barcelona.....                       | 11 |
| 3.2   | Vijf jaar euro-mediterrane samenwerking in de energiesector .....                                                          | 12 |
| 3.3   | Vaststellen van de prioriteiten: vervolg van het forum van Granada.....                                                    | 12 |
| 4.    | CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN .....                                                                                          | 15 |
| 4.1   | Voor de vervoerssector .....                                                                                               | 15 |
| 4.2   | Voor de energiesector .....                                                                                                | 15 |
|       | Bijlage 1 : Gegevens betreffende oppervlakte en bevolking van de EU en de mediterrane partners .....                       | 17 |
|       | Bijlage 2 : Basisgegevens betreffende het vervoer in het Middellandse-Zeegebied .....                                      | 17 |
|       | Bijlage 3: Ontwikkeling van de regionale situatie (12 mediterrane partners) op energiegebied in de periode 1985-1998. .... | 19 |

## 1. INLEIDING

### 1.1 Doelstellingen van een mededeling

Deze mededeling heeft als specifieke doelstelling de grote krachtlijnen vast te leggen van de euro-mediterrane samenwerking op het gebied van vervoer en energie voor de periode 2000-2006<sup>1</sup>. Vervoer en energie zijn namelijk de gebieden die door de euro-mediterrane ministers van buitenlandse zaken ter gelegenheid van de Conferentie van Malta in april 1997 werden aangewezen als twee van de zes met prioriteit te behandelen sectoren<sup>2</sup> voor de regionale samenwerking op economisch en financieel gebied. Deze mededeling wil enerzijds een nieuwe dynamiek geven aan het euro-mediterraan partnerschap op het gebied van het vervoer en anderzijds de bestaande dynamiek van het euro-mediterraan partnerschap op het gebied van de energie versterken.

Algemener gezien is deze mededeling een rechtstreeks vervolg op de mededeling "Een nieuwe impuls voor het proces van Barcelona", dat op 6 september 2000 door de Commissie werd goedgekeurd<sup>3</sup> en die in grote lijnen werd goedgekeurd door de IVe Conferentie van de euro-mediterrane ministers van buitenlandse zaken (Marseille, 15-16 november 2000). De Europese Raad van Nice (december 2000) heeft bevestigd dat de Unie zich ertoe verplicht dit partnerschap op alle gebieden te verdiepen en daarnaast heeft de Commissie besloten het Middellandse-Zeegebied te beschouwen als één van de grote prioritaire doelstellingen voor het jaar 2002. In deze context heeft de mededeling tot doel een kritische balans op te maken van vijf jaren euro-mediterrane samenwerking op de gebieden vervoer en energie en wil men de nodige middelen voorstellen om deze samenwerking een nieuwe dynamiek te geven op basis van de opgedane ervaringen, de ontwikkelingen in deze twee sectoren, alsmede de in de hierboven genoemde mededeling vervatte aanbevelingen<sup>4</sup>.

Tot slot geldt dat deze mededeling moet worden gezien in de context van de algemene gedachtenwisseling waar de Commissie mee bezig is in het kader van het Groenboek over de veiligheid van de energiebevoorrading van de Unie<sup>5</sup> en het ontwerp-Witboek over het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

---

<sup>1</sup> De periode 2000-2006 is de referentieperiode die wordt bestreken door het document inzake de regionale strategie (MEDA), het intern werkdokument van de Commissie.

<sup>2</sup> De vier andere als prioritair aangemerkte gebieden zijn: industrie, water, milieu en de informatiemaatschappij.

<sup>3</sup> COM(2000) 497 def.

<sup>4</sup> Met name moet worden gewezen op de volgende aanbevelingen, die betrekking hebben op de sectoren vervoer en energie:

- bevordering van de Zuid-Zuid-samenwerking en de subregionale samenwerking (per subregio - Maghreb, Mashrek - of elke andere subgroep van mediterrane partners);
- de nieuwe aanpak die wordt aanbevolen voor de financiering van infrastructuur (gemengde financiering MEDA (subsidies) / leningen van de internationale financiële instellingen (met name EIB en wereldbank) / nationale regeringen / particuliere sector);
- de noodzaak van een betere complementariteit van de regionale samenwerking en de bilaterale samenwerking in het kader van MEDA, met name door de omzetting van de resultaten van de regionale programma's in de bilaterale MEDA-programma's.

<sup>5</sup> "Naar een Europese strategie inzake de veiligheid van de energiebevoorrading", COM(2000)769.

## 1.2 Actuele thema's van de euro-mediterrane samenwerking in de sectoren vervoer en energie

In het vooruitzicht van een bevolkingsaanwas bij de 12 mediterrane partners (+50% tot het jaar 2025 – zie bijlage 1) en een steeds intensievere handel met deze landen, enerzijds in verband met de sterke groei van de wereldhandel en anderzijds met de totstandbrenging van de euro-mediterrane vrijhandelszone, is de verwachting gerechtvaardigd dat in het volgende decennium de mobiliteit, de vraag naar vervoer en het energieverbruik bij de mediterrane partners explosief zullen toenemen. Dit zal leiden tot een grote druk op de vervoers- en energiestelsels, die zal moeten worden verzoend met de toegenomen eisen op het gebied van de veiligheid en milieubescherming.

Volgens het tweede FEMISE-verslag<sup>6</sup> met de titel "Het euro-mediterraan partnerschap in het jaar 2000" zullen de komende twintig jaar van cruciaal belang zijn voor de grote euro-mediterrane regio en het realiseren van de doelstelling (opgenomen in de verklaring van Barcelona) van een zone met gedeelde welvaart. De voorwaarden voor een sterkere groei - in de orde van 6 tot 7% per jaar - en voor het scheppen van meer werkgelegenheid bij de mediterrane partners houden voornamelijk een versnelling in van de hervormingen van de bedrijven - met name het institutioneel, wetgevend en regelgevend kader -, het opnieuw definiëren van de rol van de staat (die zich verder zou moeten terugtrekken) en een correctie van de structurele onevenwichtigheden van het verleden. Daarom zijn op het gebied van de systemen en netten voor vervoer en energie maatregelen nodig die tegelijkertijd hervormen en structureel zijn.

Wat betreft de vervoersnetwerken, stelt FEMISE dat "de transversale vervoersmodi en het vervoer over zee thans ontbreken of veel te duur zijn. Dit is een heel belangrijk gebied voor het ontwikkelen van de Zuid-Zuid-handel (...)". De zwakte van de intraregionale Zuid-Zuid-handel (tussen 4 en 6% van de handelsstromen tussen de mediterrane partners sedert 1970) is dan ook in aanzienlijke mate te wijten aan de onvoldoende capaciteit en aan de hoge kosten van de vervoerssystemen en de hiermee verbonden diensten.

Voorts kan het nog steeds relatief kleine aandeel van het Middellandse-Zeegebied in de rechtstreekse buitenlandse investeringsstromen naar de opkomende economieën<sup>7</sup> en in het totaalbedrag van de directe investeringen van de EU ook worden verklaard door de zwakte van de infrastructuur, hetgeen immers een negatieve factor is bij investeringsbeslissingen in het Middellandse-Zeegebied.

Op vervoersgebied moet erop worden gewezen dat meer dan 80% van het goederenvervoer tussen de EU en de mediterrane partners over zee plaatsvindt, evenals 95% van de buitenlandse handel van de mediterrane partners (zie bijlage 2). Luchtvervoer is bijzonder belangrijk voor de Middellandse-Zeegebied, waarvan de

---

<sup>6</sup> FEMISE is het euro-mediterraan forum van economische instellingen, gefinancierd in het kader van het MEDA-programma. FEMISE brengt regelmatig verslagen uit met analyses en voorstellen betreffende de economische en financiële aspecten van het euro-mediterraan partnerschap. Het tweede FEMISE-verslag verscheen in juli 2000.

<sup>7</sup> Volgens FEMISE zou ongeveer 7 miljard dollar binnenkomende IDE vereist zijn (dat is een verdubbeling) om het Middellandse-Zeegebied op één lijn te brengen met het gemiddelde van de opkomende economieën.

economie immers een sterke toeristische component bevat. De verbindingen over land worden weinig gebruikt vanwege de politieke instabiliteit in de regio, het feit dat bepaalde grenzen gesloten zijn en dat er weinig Zuid-Zuid-handel plaatsvindt. Wat tenslotte de infrastructuur betreft, is er sprake van aanzienlijke verschillen tussen de mediterrane partners (zie bijlage 2). Zo varieert bijvoorbeeld de dichtheid van het wegennet met een factor 150 tussen verschillende landen (van 42 km per 1.000 km<sup>2</sup> tot meer dan 6.000 km per 1.000 km<sup>2</sup>).

In de energiesector worden de benodigde investeringen alleen al op dit gebied in de komende tien jaar geschat op ongeveer 200 miljard euro<sup>8</sup>, rekening houdende met de economische groei van de landen ten zuiden en ten oosten van de Middellandse Zee. Zie voorts ook bijlage 3 waarin een overzicht wordt gegeven van de ontwikkeling van de regionale situatie (12 mediterrane partners) in de periode 1985-1998.

## **2. VERVOER: ZORGEN VOOR EEN NIEUWE DYNAMIEK**

### **2.1 Het politiek mandaat van Barcelona**

De vervoerssector is één van de belangrijkste prioriteiten van het economische en financiële onderdeel van het euro-mediterraan partnerschap. Dit volgt duidelijk uit de verklaring van Barcelona en het daaraan als bijlage toegevoegde werkprogramma.

In de verklaring van Barcelona "onderstrepen de deelnemers het belang van een ontwikkeling en verbetering van de infrastructuur, met inbegrip van de totstandbrenging van een doeltreffend vervoerssysteem..." en "leggen zich erop vast de beginselen van het internationale zeerecht, met name de vrije levering van diensten op het gebied van internationaal vervoer en de vrije toegang tot internationale vracht te eerbiedigen".

Het als bijlage bij de verklaring gevoegde werkprogramma voorziet in een samenwerking op vervoersgebied die met name betrekking zal hebben op:

- de totstandbrenging van een doeltreffend multimodaal transmediterraan lucht-zee vervoerssysteem, via de verbetering en modernisering van de havens en luchthavens, het wegnemen van nodeloze beperkingen, de vereenvoudiging van de procedures, de verbetering van de veiligheid op zee en in de lucht, de harmonisatie van de milieuregeling op hoog niveau, met inbegrip van een doeltreffendere controle op vervuiling ten gevolge van zeevervoer en het tot stand brengen van geharmoniseerde systemen voor verkeersregulering;
- de totstandbrenging van oost-west-verbindingen over land op de zuidelijke en oostelijke oevers van de Middellandse Zee en
- de koppeling van de mediterrane vervoersnetten aan het Trans-Europese net, zodanig dat interoperabiliteit wordt verzekerd.

---

<sup>8</sup> Uit een in 1999 door het mediterraan waarnemingscentrum voor energie bij haar leden uitgevoerde enquête, komt het cijfer van 190 miljard dollar naar voren.

Het te Barcelona gegeven politiek mandaat voor de vervoerssector bevat dus een aantal sleutelementen: de infrastructuur; de organisatie van de vervoersverrichtingen en de vrijheid van de levering van internationale vervoersdiensten; de veiligheid en de milieubescherming.

## **2.2 Vijf jaar euro-mediterrane samenwerking op het gebied van vervoer**

De op regionaal niveau ondernomen activiteiten en de daarmee tot nu toe verkregen resultaten blijven sterk achter bij het in Barcelona gegeven politiek mandaat, ook al is het kader voor een nieuwe dynamiek - het euro-mediterraan vervoersforum - tot stand gebracht.

### **Zeevervoer**

Naar aanleiding van een bijeenkomst van de euro-mediterrane partners op Cyprus in oktober 1996, is in juni 1997 een pakket van regionale projecten op het gebied van zeevervoer voorgelegd aan het beheercomité van MED, dat de financiering ervan door MEDA heeft goedgekeurd (8,4 miljoen euro). Deze projecten - een tiental in totaal - zijn voornamelijk gericht op de technische en veiligheidsaspecten, met name de informatiesystemen voor havens, hydrografische studies, onderzoek en opleiding, statistieken, havenbeheer, gevaarlijke goederen en de inzameling van afvalstoffen, maritiem bestuur en het vlaggenstelsel. Sommige projecten zijn reeds voltooid of lopen nog, maar bepaalde andere activiteiten die in dit kader waren voorzien (projecten op het vlak van de maritieme veiligheid, ter versterking van het maritiem bestuur en het vlaggenstelsel) werden echter vertraagd om administratieve redenen, die op korte termijn zullen worden opgelost. Alles bij elkaar blijft de tussentijdse balans van deze activiteiten eerder aan de lichte kant, ten gevolge van de omvang ervan (micro-activiteiten) en hun draagwijdte (eenmalige, geïsoleerde acties, niet in een samenhangend geheel opgenomen).

### **Statistieken**

In het kader van zijn activiteiten op het gebied van vervoer, heeft MEDSTAT (regionaal project van samenwerking van de euro-mediterrane statistiekbureaus, gecoördineerd door Eurostat en gefinancierd door MEDA ten belope van 20 miljoen euro in de periode 1996-2000) een subproject gelanceerd, "Med-Trans", om een samenwerking tot stand te brengen op het gebied van de vervoersstatistieken voor het Middellandse-Zeegebied, teneinde aan de informatiebehoeften op dit gebied te voldoen. Nu Med-Trans sedert drie jaar ten uitvoer wordt gelegd, is een netwerk van euro-mediterrane statistici tot stand gebracht die hebben geleerd samen te werken met de verschillende betrokken instellingen bij het proces van de statistische productie (statistiekbureaus, vervoerministeries, haven- en luchthavenautoriteiten ...). Aldus heeft men, dankzij een harmonisatie van de gegevens, een eerste ontwerp kunnen maken voor een statistische databank voor het vervoer in het Middellandse-Zeegebied<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Een samenvatting van deze statistieken is gepubliceerd door Eurostat onder de titel "Ontwikkeling van het vervoer in de landen van het Middellandse-Zeegebied" (Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen, 1999, catalogusnummer: CA-23-99-306-NL-C).

## De totstandbrenging van het euro-mediterraan vervoersforum

Het eind 1998 ingestelde euro-mediterraan vervoersforum<sup>10</sup> is het referentieorgaan voor de ontwikkeling van de regionale samenwerking op het gebied van vervoer. Het heeft tot taak een actieplan uit te werken voor het vervoer in het Middellandse-Zeegebied - een plan waarin tegelijkertijd de voorgestelde maatregelen, de middelen om die te realiseren en een agenda voor de tenuitvoerlegging zijn opgenomen -, toe te zien op de tenuitvoerlegging, de uitwisseling van informatie en ervaringen te bevorderen en te zorgen voor de verspreiding van de resultaten van de ontplooiende activiteiten. Dit forum, dat jaarlijks vergadert, is sedert de oprichting tweemaal bijeengekomen op technisch niveau (Malta, maart 1999; Brussel, november 2000). Het forum van Brussel heeft met name de instelling, met ingang van 2001, van werkgroepen over bepaalde prioritaire thema's van de samenwerking goedgekeurd.

### Subregionale samenwerking

In de marge van het proces om Barcelona is sedert 1995 tevens een institutioneel kader voor de subregionale samenwerking in het westelijke Middellandse-Zeegebied tot ontwikkeling gekomen: de GTMO (groep van ministers van vervoer van het westelijk Middellandse-Zeegebied<sup>11</sup>), die een zekere vooruitgang op subregionaal niveau tot stand heeft weten te brengen.

Er bestaat thans geen equivalent institutioneel kader voor het oostelijk Middellandse-Zeegebied.

Op **bilateraal niveau** is de samenwerking tot nu toe ook beperkt gebleven, en Libanon is het enige mediterrane partnerland dat in zijn bilaterale samenwerking met de Unie<sup>12</sup> in een onderdeel Vervoer heeft voorzien.

\* \* \* \*

Er zijn tot nu toe in het kader van het onderdeel vervoer van het euro-mediterrane partnerschap dus nog maar zeer weinig concrete activiteiten gelanceerd. Er moet gebruik worden gemaakt van het nieuw institutioneel kader dat wordt geboden door het euro-mediterraan vervoersforum en de nieuwe impulsen die het partnerschap heeft ontvangen door de mededeling "Een nieuwe impuls voor het proces van Barcelona", om de euro-mediterrane samenwerking op het gebied van vervoer nieuw leven in te blazen.

---

<sup>10</sup> Het euro-mediterrane vervoersforum bestaat uit vertegenwoordigers van de 27 euro-mediterrane partners, de Europese Commissie, de internationale financiële instellingen (EIB, werelddbank) en de betrokken internationale organisaties (met name IMO, ICAO, EEG-VN).

<sup>11</sup> De GTMO omvat de ministers van vervoer van Frankrijk, Italië, Spanje, Portugal, Marokko, Algerije en Tunesië.

<sup>12</sup> Het project ARLA (Assistance to the Reform of the Lebanese Administration) bevat een onderdeel Vervoer.

## 2.3 Terreinen voor concrete acties

### 2.3.1 *Ondersteuning van de hervorming van de vervoerssector bij de mediterrane partners*

Dit is een gebied van cruciaal belang, omdat veel flessenhalzen in het vervoersstelsel in het Middellandse-Zeegebied te wijten zijn aan een slecht aangepast sectorbeleid (de grote invloed van de staat, onvoldoende concurrentie, ongeschikte institutionele en regelgevende kaders). Ook moet men bereiken, door een hervorming van de vervoerssector in het zuiden van het Middellandse-Zeegebied aan te moedigen, dat een aantrekkelijk milieu tot stand wordt gebracht voor particuliere investeringen. In dit opzicht lijken drie punten met name van fundamenteel belang:

- aanpassing van het institutioneel, wetgevend en regelgevend kader, met name om de belemmeringen voor de vrije levering van vervoersdiensten weg te nemen en om het beheer van de verkeersstromen te moderniseren;
- de onderlinge aanpassing van de normen (op sociaal, technisch, milieu- en veiligheidsgebied) en het toezicht op hun toepassing door de nationale autoriteiten, teneinde met name distorsie van de mededinging te voorkomen;
- verbetering van de interface tussen de vervoersdiensten en de douanediens ten, immigratie, politiediensten, de banksector en de verzekeringssector.

### 2.3.2 *Vorming en bevordering van een transmediterraan netwerk voor multimodaal vervoer*

Dit is ook één van de fundamentele doelstellingen van het onderdeel Vervoer van de verklaring van Barcelona, waarbij de nadruk wordt gelegd op de definitie in eerste instantie van een schema voor multimodaal lucht-zee-vervoer, rekening houdend met het feit dat de zee- en luchtvervoersactiviteiten de belangrijkste zijn in een vervoersstelsel dat rondom een binnenzee moet worden georganiseerd. Dit schema zal in een tweede fase moeten worden aangevuld door terrestrische verbindingen, die van groot belang zijn voor de ontwikkeling van de Zuid-Zuid-handel. De nadruk moet met name worden gelegd op het belang van de verbindingen spoor-zee (verbinding van de havens met hun hinterland). Dit netwerk zal een transmediterrane dimensie kennen (interconnectie met de Trans-Europese netwerken - TNE - voor vervoer) en een Zuid-Zuid-dimensie. De reeds in het kader van de subregionale samenwerking (zie 2.2) en de derde pan-Europese conferentie over vervoer, die in juni 1997 in Helsinki plaats vond, gehouden gedachtenwisseling zal mee moeten wegen bij de definitie van het netwerk.

Wat de infrastructuur aangaat, zowel wat betreft de verbetering van de bestaande infrastructuur als de aanbouw van nieuwe infrastructuur (ontbrekende schakels), geldt dat dit een sleutelement is, niet alleen voor de investeringen in deze specifieke sector, maar ook voor investeringsbeslissingen in het algemeen bij de mediterrane partners. De MEDA-fondsen hebben zeker een katalysatorrol te spelen op dit gebied, maar zijn gewoonlijk niet betrokken bij de rechtstreekse financiering van fysieke infrastructuur. Er moet dus goed worden nagedacht over de wijze van financiering van de infrastructuur, met name over de middelen waarmee de openbaar/particuliere samenwerkingsverbanden kunnen worden bevorderd.

In de toekomst zou een nieuwe aanpak van de financiering van infrastructuur de overhand moeten krijgen bestaande uit een optimale combinatie van de verschillende beschikbare financieringsmogelijkheden<sup>13</sup>.

Verder moet worden onderstreept dat bij de ontwikkeling van de infrastructuur systematisch moet worden overgegaan tot een diepgaande evaluatie van de effecten op het milieu, en wel op een niveau dat zoveel mogelijk overeenkomt met dat van de Unie<sup>14</sup>.

### 2.3.3 Zee- en luchtvervoer

#### a) Veiligheid in de zeevaart en luchtvaart

De recente scheepsrampen (Erika, Ievoli Sun) hebben de noodzaak benadrukt de veiligheid in de zeevaart en met name die van het vervoer van aardolie en chemische stoffen te vergroten. Dit punt is bijzonder belangrijk aangezien het bij de Middellandse Zee gaat om een gesloten binnenzee waarbinnen een wankel ecologisch evenwicht bestaat. Er vindt in de Middellandse Zee veel aardolievervoer plaats. Wanneer een ramp zoals die van de Erika in de Middellandse Zee zou plaatsvinden, zou dit onherstelbare gevolgen hebben voor dit fragiele milieu. Er moet op euro-mediterraan niveau worden nagedacht over de stand van zaken (aardolievervoer, toepassing van de maatregelen van de Internationale Maritieme Organisatie), en over de mogelijkheid de maatregelen van de pakketten Erika I en Erika II te transponeren naar het Middellandse-Zeegebied (Erika I: schepen met dubbele romp, meer controle in havens, meer controle op classificatiemaatschappijen; Erika II: in het bijzonder totstandbrenging van een beheers- en informatiesysteem inzake het zeevervoer - VTMISS).

Voor het zeevervoer van passagiers zal een vergelijkbare analyse moeten worden uitgevoerd, daarbij rekening houdend met het intense verkeer op bepaalde strategische plaatsen, zoals de zeestraten (Gibraltar, Bosporus en de Dardanellen).

Op het gebied van de luchtvaart geldt eveneens dat de in de Europese Unie opgedane ervaringen goed zouden kunnen worden gedeeld met de mediterrane partners, teneinde het toezicht op de veiligheid in de luchtvaart door de nationale autoriteiten te versterken. De Commissie werkt op dit gebied reeds samen met de landen van Midden- en Oost-Europa in het kader van het PHARE-programma, met name wat betreft de door de Joint Aviation Authorities opgestelde normen. Deze ervaringen zouden een goede basis kunnen vormen voor de ontwikkeling van de euro-mediterrane samenwerking op dit gebied. Om ervoor te zorgen dat het luchtvervoer in het zuiden van het Middellandse-Zeegebied zich qua veiligheid en prestaties kan ontwikkelen tot het Europese niveau, kan het nodig zijn dat de Unie voor ondersteuning zorgt op het gebied van het luchtverkeersbeheer, met name wat

---

<sup>13</sup> Zoals onderstreept in de mededeling "Een nieuwe impuls voor het proces van Barcelona" zullen de MEDA-fondsen in dit kader kunnen worden ingezet voor voorbereidende werkzaamheden en haalbaarheidsstudies met betrekking tot regionale infrastructuurprojecten die de interconnectie met de TEN (transmediterrane dimensie) en/of de interconnectie van de nationale systemen met elkaar (Zuid-Zuid) beogen. Voor de financiering van de infrastructuur zelf blijven vooral de EIB en andere openbare investeerders (met name de nationale regeringen) en particuliere investeerders verantwoordelijk.

<sup>14</sup> Zie Richtlijn 85/337/EEG, gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG.

betreft de aankoop en de vakkundige exploitatie door de mediterrane partners van de nieuwe technieken die thans in Europa in gebruik worden genomen.

#### b) Zeevervoer op korte afstand

Het zeevervoer op korte afstand is in het Middellandse-Zeegebied van strategisch belang, gezien de configuratie van deze zee op het stuk van afstanden, en het feit dat er in een groot aantal gevallen geen bruikbare verkeerswegen over land zijn. De zeevaartdiensten op korte afstand zijn eveneens een essentieel onderdeel van de multimodale transportketen (weg/zee of spoor/zee). Het is duidelijk dat een versterking van de handelsstromen, en daarmee van de vervoersstromen, in deze regio zullen leiden tot een intensievere benutting van deze vorm van vervoer. Het zeevervoer op korte afstand, tot slot, is een milieuvriendelijke vervoerwijze, waarvan de diensten bovendien goedkoper worden aangeboden dan andere vervoersmodi.

Om deze vervoersmodus aantrekkelijker te maken, kan op de volgende drie terreinen actie worden ondernomen:

- op technisch niveau (met name de optimalisering van de laadeenheden<sup>15</sup> en de snelheid van schepen);
- op administratief niveau (administratieve en douane-documenten, gebruik van EDI (Electronic Data Interchange), internationale documentatie, instelling van bureaus voor administratieve bijstand in de havens);
- en op regelgevend niveau, met name in de havens. Daarvoor kan met name worden verwezen naar de maatregelen die zijn opgenomen in een mededeling van de Commissie over het zeevervoer op kort afstand<sup>16</sup> en de besprekingen die op communautair niveau lopen over de niet-discriminerende en transparante toegang tot de markt van havendiensten.

#### c) Verdere onderlinge aanpassing van het door de euro-mediterrane partners gevoerde beleid inzake luchtvervoer

Dit is een uiterst belangrijk gebied, gezien het grote belang van het toerisme in de euro-mediterrane regio en de noodzaak de betrekkingen tussen de betreffende economische actoren te bevorderen. Het euro-mediterraan kader moet het mogelijk maken de besprekingen op regionaal niveau van geleidelijke liberalisering van het luchtvervoer in gang te zetten, dit in het licht van de positieve ervaringen die werden opgedaan bij de multilaterale onderhandelingen van de Unie met de landen van Midden- en Oost-Europa en met Cyprus.

### 2.3.4 *Het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (Galileo)*

De uitbreiding van het wereldwijde satellietnavigatiesysteem tot het Middellandse-Zeegebied werd vanaf het begin gezien als een belangrijk instrument voor de totstandbrenging van een transmediterraan vervoersnet en voor de

---

<sup>15</sup> Met als doel door gemeenschappelijke onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten ervoor te zorgen dat met name wordt bepaald wat de optimale omvang is van de laadeenheden, in het kader van de in de Gemeenschap van kracht zijnde wetgeving.

<sup>16</sup> COM(1999) 317 def. De aanbevolen maatregelen omvatten onder andere de concentratie van de administratieve procedures bij één enkele autoriteit of ook de mogelijkheid tot lossen over te gaan voordat de administratieve formaliteiten zijn voltooid.

samenhang van de multimodale vervoersstelsels. Met de ontwikkeling van het Galileoprogramma<sup>17</sup>, is de euro-mediterrane samenwerking op dit gebied nog belangrijker geworden. Galileo zal namelijk zeer concrete gevolgen hebben voor beheer van capaciteit en verkeersstromen, van de veiligheid, het milieu en de doeltreffendheid van de vervoersstelsels. In deze context is het van prioritair belang na te gaan hoe de mediterrane partners bij Galileo kunnen worden geassocieerd en na te gaan wat de gevolgen daarvan zouden zijn voor de nationale en regionale vervoersstelsels.

### **3. ENERGIE: DE BESTAANDE DYNAMIEK VERSTERKEN**

#### **3.1 Energie in het kader van het euro-mediterraan partnerschap - Het politiek mandaat van Barcelona**

Twee hoofdredenen vormen de rechtvaardiging voor de totstandbrenging van een nauwe samenwerking met de 12 mediterrane partners op energiegebied:

- De geografische nabijheid van de zuidflank van Europa is een gegeven van cruciaal belang, gezien het belang van het transitoverkeer van energiebronnen uit andere, naburige regio's, zoals de Golf en de Kaukasus.
- Het totale volume van de reserves van aardolie en gas bij de mediterrane partners vormt een belangrijke garantie voor de bevoorrading van de EU.

In de context van de instelling van de euro-mediterrane vrijhandelszone, die de uiteindelijke doelstelling is van het economisch en financieel hoofdstuk van de verklaring van Barcelona, wordt energie beschouwd als een sleutelsector van het euro-mediterraan partnerschap. In de verklaring van Barcelona wordt met name onderstreept dat de deelnemers "de structurerende rol erkennen van de energiesector in het euro-mediterraan economisch partnerschap en besluiten de samenwerking te versterken en de dialoog te verdiepen op het gebied van het energiebeleid, besluiten de geschikte randvoorwaarden tot stand te brengen voor investeringen en activiteiten van energiebedrijven, door middel van een samenwerking die de voorwaarden schept waaronder deze bedrijven de energienetten kunnen uitbreiden en interconnecties bevorderen".

De mediterrane partners verkeren echter in zeer verschillende omstandigheden wat betreft hun energieuitwisselingen met het buitenland. Sommige zijn netto-exporteurs van energiebronnen (Algerije, Egypte), andere beschikken over een evenwichtige balans (Tunesië, Syrië), terwijl de rest verplicht is energiebronnen te importeren

---

<sup>17</sup>

Galileo vertegenwoordigt de tweede generatie van het Europese systeem voor navigatie en plaatsbepaling per satelliet, en bestaat uit een systeem dat volledig onafhankelijk is en over een eigen satellietinfrastructuur beschikt. Na een definitiefase - gelanceerd samen door de EU en het Europees Ruimteagentschap - die eind 2000 teneinde liep en een validatiefase (2001-2005), zal Galileo nu in 2006 operationeel moeten zijn, waarbij EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) daarin zal worden geïntegreerd. EGNOS, dat in 2002 operationeel zal zijn, is het eerste Europese initiatief op het gebied van satellietnavigatie, en bestaat in een verbetering van de diensten die door de bestaande GPS- en GLONASS-systemen worden geleverd, op basis van een regionale verhoging van het aantal transmissierelais van deze signalen. EGNOS en Galileo zijn systemen voor civiel gebruik, in tegenstelling tot GPS.

(Marokko, Malta, Libanon, Israël, Jordanië, Palestijnse autoriteit, Cyprus en Turkije).

Algemeen gesproken worden de mediterrane partners gekenmerkt door een sterke groei van hun energieverbruik, met name van elektriciteit, en voorspeld wordt dat deze groei in de toekomst zal doorzetten<sup>18</sup>. Om aan deze vraag te kunnen voldoen zal men dus moeten kunnen beschikken over meer financieringsmogelijkheden, die moeten worden gemobiliseerd uit particuliere, bilaterale of multilaterale bronnen.

### **3.2 Vijf jaar euro-mediterrane samenwerking in de energiesector**

Net zoals op vervoersgebied, werd naar aanleiding van de verklaring van Barcelona een euro-mediterraan energieforum<sup>19</sup> opgericht.

Het energieforum heeft zich sedert zijn instelling in 1997 weten te bewijzen als de referentie-instantie voor de ontwikkeling en de beleidsoriëntaties van de euro-mediterrane samenwerking op energiegebied.

Het actieplan voor de periode 1998-2002, door de ministerconferentie van Brussel in 1998 goedgekeurd, geeft de initiatieven van de euro-mediterrane energiesamenwerking nader aan en vormt de grondslag voor de werkzaamheden van het forum. Er worden in dit plan specifieke maatregelen voorgesteld voor de samenwerking op politiek en administratief niveau enerzijds, en de samenwerking op industrieel niveau anderzijds. Op politiek en administratief gebied wordt de nadruk gelegd op de aanpassing van het institutioneel en wetgevend kader van de mediterrane partners en op het opstellen, in het kader van het forum, van richtsnoeren voor het euro-mediterraan energiebeleid. Wat de industrie betreft, onderstreept het de noodzaak voor het bedrijfsleven zich aan te passen aan de omstandigheden op de markt (met name de groeiende vraag), rekening te houden met het concept van energierendement, en met elkaar samen te werken in euro-mediterraan verband.

\* \* \* \*

Evenals op het gebied van het vervoer, worden in de beginjaren van het proces van Barcelona vooral een raamwerk en instrumenten voor de samenwerking op energiegebied vastgelegd. Met de instelling van het forum van Granada is echter een versnelling opgetreden waarbij de samenwerking duidelijk is georiënteerd op maatregelen betreffende bepaalde prioritaire samenwerkingsthema's.

### **3.3 Vaststellen van de prioriteiten: vervolg van het forum van Granada**

De derde vergadering van het forum, die in mei 2000 te Granada (Spanje) werd gehouden, heeft de dynamiek van de euro-mediterrane energiesamenwerking

---

<sup>18</sup> Van het geschatte bedrag van 190 miljard dollar aan energie-investeringen die nodig zijn in de mediterrane partners in de komende tien jaar, schat het mediterrane waarnemingscentrum voor energie dat ongeveer 110 miljard alleen al voor de elektriciteitssector nodig zullen zijn, waarvan 70 miljard voor elektriciteitsproductie.

<sup>19</sup> Het energieforum bestaat uit vertegenwoordigers van de 15 lidstaten van de Unie en de 12 mediterrane partners op het niveau van de directeur-generaal voor energie. Dit forum, dat wordt gefinancierd door MEDA, is het belangrijkste instrument ter bevordering van de dialoog tussen de EU en de mediterrane partners inzake energiekwesties.

vergroot en heeft de goedkeuring opgeleverd van de beleidsoriëntaties van drie werkgroepen ad hoc, die in de loop van 2001 zullen worden gelanceerd.

Voorts heeft het forum van Granada het mogelijk gemaakt de prioritaire aard van de volgende thema's nogmaals te bevestigen:

- De hervorming van het wetgevend en regelgevend kader, alsmede de herstructurering van de energie-industrie van de mediterrane partners.

De lidstaten van de EU zijn onlangs begonnen met een diepgaande hervorming van het juridisch en regelgevend kader van hun energiesector<sup>20</sup>. Bij de mediterrane partners wordt de energiesector in het algemeen nog gekenmerkt door een gecentraliseerd en door de staat gecontroleerd monopolie. Deze situatie vormt een zeer sterke belemmering voor rechtstreekse buitenlandse investeringen, die van kapitaal belang zijn om te kunnen zorgen voor grotere productiecapaciteit, die nodig is geworden door de groeiende vraag naar energie, met name in de elektriciteitssector. Om te kunnen voldoen aan de vereiste van concurrentie op de markt, moet dus worden overgegaan tot een algemeen hervormingsproces door de mediterrane partners. Dit proces moet uiteindelijk een geschikt kader opleveren dat voldoet aan de internationale criteria op het gebied van investeringen. In deze context moet rekening worden gehouden met de ervaringen die werden opgedaan bij de hervorming van de energiesector in de EU. Met name kan worden gewezen op bepaalde liberalisatiemaatregelen die op nationaal niveau ten uitvoer moeten worden gelegd:

- \* Instellen van onafhankelijke regelgevende instanties;
  - \* Scheiding van typen activiteiten: productie, vervoer, distributie en verkoop;
  - \* Geleidelijke invoering van concurrentie bij productie en distributie;
  - \* Vermindering van subsidies en hervorming van de tarieven, teneinde de prijzen dichterbij de kosten te brengen;
  - \* Bevordering van particuliere deelneming, met name door het verlenen van vergunningen aan onafhankelijke elektriciteitsproducten voor activiteiten in het opwekkingssegment.
- Convergentie van het energiebeleid van de EU en de mediterrane partners.

In het perspectief van de totstandbrenging van een euro-mediterrane vrijhandelszone is deze convergentie bijzonder belangrijk voor de continuïteit van de voorziening, het concurrentievermogen van de bedrijven en de milieuaanpak. Daarom moedigt de Europese Unie de toetreding aan van de mediterrane partners tot het Energiehandvestverdrag als referentiekader voor de veiligheid van de energievoorziening en de bevordering van investeringen.

---

<sup>20</sup>

Dit hervormingsproces is sterk versneld met de goedkeuring in december 1996 van de richtlijn van de EU voor de interne elektriciteitsmarkt (96/92/EG) en in juni 1998 van de richtlijn voor de interne markt voor gas (98/30/EG).

- Integratie van de mediterrane markten en ontwikkeling van interconnecties

Deze doelstelling, die rechtstreeks verband houdt met de veiligheid van de energiebevoorrading in de regio, is opgenomen in de "Gemeenschappelijke strategie van de Europese Unie voor de Middellandse-Zeeregio"<sup>21</sup>, die bepaalt dat de Unie van plan is "uitgaande van de opgedane ervaringen in het kader van de Trans-Europese netwerken (TEN) op het gebied van vervoer, energie en telecommunicatie, steun te verlenen aan de interconnectie van infrastructuren tussen mediterrane partners, alsmede tussen die partners en de Unie". Zij maakt ook deel uit van de energiestrategie die werd geschetst in het Groenboek over de veiligheid van de energiebevoorrading van de Unie<sup>22</sup> op 29 november 2000 goedgekeurd door de Commissie. Zij kan worden bereikt door het intensiveren van de samenwerking tussen het bedrijfsleven van de EU en dat van de mediterrane partners, en die samenwerking zal vooral betrekking moeten hebben op de ontwikkeling van de interconnecties, zowel Noord-Zuid als Zuid-Zuid. De steun van de internationale financiële instellingen, met name de Europese Investeringsbank, zal ook moeten worden geconcentreerd op de ontwikkeling en de modernisering van de infrastructuren voor productie en transport van energie. Tot slot zal, met dezelfde doelstelling voor ogen, een uitbreiding van INOGATE<sup>23</sup> met de mediterrane landen worden overwogen, zoals besproken tijdens de ministersconferentie die werd gehouden in het kader van het SYNERGY-programma te Athene in juni 2000.

- Duurzame ontwikkeling van de mediterrane partners en gebruik van hernieuwbare energiebronnen.

Aan de doelstelling van een model van duurzame ontwikkeling voor de mediterrane partners liggen de eisen van energierendement, energiebezuiniging en milieubescherming ten grondslag. Daarvoor is het met name nodig maatregelen te treffen die zijn gericht op het verbeteren van het rendement van de elektriciteitsproductie, het sterk verminderen van de verliezen in het elektriciteitsnet en het beheersen van de emissies van broeikasgassen.

Het gebruik en de bevordering van de hernieuwbare energiebronnen, op basis van het specifieke potentieel van de mediterrane regio (in het bijzonder wat betreft zonne- en windenergie), kunnen aanzienlijk bijdragen tot de herstructurering van de sector, alsook tot de verwezenlijking van milieubeschermingsdoelstellingen. De ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen zal ook bevorderlijk zijn voor de inspanningen die zijn gericht op de diversificatie van energiebronnen, zulks met het oog op een veiliger energievoorziening op euro-mediterraan niveau en op de vermindering van de externe energie-afhankelijkheid van bepaalde mediterrane partners. Het gebruik van hernieuwbare energie, tot slot bergt elementen van

---

<sup>21</sup> Deze gemeenschappelijke strategie werd in juni 2000 goedgekeurd door de Europese Raad van Santa Maria da Feira.

<sup>22</sup> COM(2000) 769, zie deel 3, II/B/3 "Zorgen voor de externe bevoorrading".

<sup>23</sup> INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe) is een programma van de EU dat in 1995 werd gelanceerd ter bevordering van de aanleg en interconnectie van infrastructuren voor het vervoer van aardolie en gas tussen de EU en de regio's van de Kaspische Zee, de Zwarte Zee, de Middellandse Zee en het zuidoosten van Europa. INOGATE heeft geleid tot een internationale overeenkomst (INOGATE Umbrella Agreement), die thans is ondertekend door 17 landen van Zuidoost-Europa - waaronder Turkije - van de Kaukasus en van Centraal-Azië, en dat een kader biedt voor de oplossing van kwesties i.v.m. het functioneren, het onderhoud en de veiligheid van die infrastructuren.

openbare dienstverlening in zich, doordat het de toegang van een geïsoleerde plattelandsbevolking tot het energienetwerk bevordert.

Voorts zou het thans lopende debat in de EU over de Kyoto-doelstellingen, betreffende de wijze van toepassing van de mechanismen voor flexibiliteit (Flexible Mechanisms), en met name het mechanisme van schone ontwikkeling (Clean Development Mechanism), een hele nieuwe ruimte voor samenwerking met de mediterrane partners kunnen openen.

## **4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN**

### **4.1 Voor de vervoerssector**

Nu geleidelijk aan de grondslag wordt gelegd voor de euro-mediterrane vrijhandelszone (vorderingen bij het sluiten en in werking treden van de bilaterale associatieovereenkomsten, afbouw van de douanebarrières in de meeste van deze landen) en nu een toetreding tot de EU van bepaalde mediterrane partners (Turkije, Cyprus, Malta) zich duidelijker begint af te tekenen, krijgt het optrekken van het niveau van de vervoerssystemen in de landen aan de zuidkust van de Middellandse Zee meer dan ooit prioriteit.

Dit "op niveau brengen" stoelt op een combinatie van structurele activiteiten (netwerken en infrastructuur) en hervormende activiteiten (aanpassing van het institutioneel, wetgevend en regelgevend kader; eerbiediging van de internationale normen). Er moet dan ook op worden gewezen dat deze twee soorten activiteiten onderling afhankelijk zijn, omdat de toename van de investeringsstromen die nodig is voor de ontwikkeling van infrastructuur, in grote mate afhankelijk is van de hervorming van de vervoerssectoren bij de mediterrane partners. Verder geldt dat deze aanpak weliswaar in multimodaal perspectief plaatsvindt, maar dat er toch bijzondere aandacht zal moeten worden besteed aan het zeevervoer, gezien de overwegende rol daarvan in de euro-mediterrane goederenvervoersstromen, alsmede aan het luchtvervoer, dat ook een zeer grote rol speelt op het gebied van personenvervoer.

Het met het proces van Barcelona gecreëerde raamwerk voor regionale samenwerking - waarvan het kernstuk het euro-mediterraan vervoersforum is - alsmede de in het kader van het MEDA-programma beschikbare fondsen kunnen en moeten in dit opzicht een katalysatorrol vervullen. Het door Med-Trans-project tot stand gebrachte statistieknetwerk zal dit proces ondersteunen door de statistieken, indicatoren en benchmarks te leveren die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van de nauwere samenwerking op dit gebied.

### **4.2 Voor de energiesector**

De mediterrane partners bevinden zich in een periode waarin hun energiesector een diepgaande aanpassing behoeft. Deze hervorming moet worden gebaseerd op een liberalisatieproces van deze sector, een herstructurering van de energie-industrie en de ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen. De ontwikkeling van de interconnecties van productie en vervoer van energie is eveneens van prioritair belang voor de continuïteit van de energiebevoorrading op euro-mediterraan niveau.

De Unie zal derhalve alles in het werk stellen om de toetreding van mediterrane partners tot het Energiehandvestverdrag en INOGATE te bevorderen.

In overeenstemming met deze beginselen heeft de EU het geschikte instrument ingesteld waarmee voor een continue dialoog kan worden gezorgd (het euro-mediterraan energieforum). Met deze dialoog wordt beoogd het debat en de gedachtenwisseling met de mediterrane partners te bevorderen over de meest geschikte maatregelen voor het stimuleren en begeleiden van het hervormingsproces in de energiesector.

**Bijlage 1 : Gegevens betreffende oppervlakte en bevolking van de EU en de mediterrane partners**

| Bron<br>MEDSTAT                     | Oppervlakte<br>(km <sup>2</sup> ) | Bevolking 1998<br>(miljoen) | Bevolking<br>verwachting<br>2025 |
|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| EU (15 lidstaten)                   | 3 240 000                         | 374,6                       | 388,3                            |
| MED<br>(12 mediterrane<br>partners) | 5 400 000                         | 225,6                       | 338,3                            |

**Bijlage 2 : Basisgegevens betreffende het vervoer in het Middellandse-Zeegebied**

| <b>Verdeling van<br/>het euro-<br/>mediterraan<br/>goederen-<br/>vervoer</b><br><br><b>Gegevens 1997</b> | Goederen-<br>stroom | Zee-<br>vervoer | Lucht-<br>vervoer | Weg   | Spoor |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------|-------------------|-------|-------|
| Volume                                                                                                   | 163 miljoen<br>ton  | 83%             | 0,2%              | 4,24% | 0,67% |
| Waarde                                                                                                   | 110 miljoen<br>euro | 53%             | 16%               | 23%   | 0,84% |

| <b>Euro-mediterraan<br/>passagiersvervoer</b><br><br><b>Gegevens 1997</b> | Luchtvervoer | Zeevervoer |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------|------------|
| Miljoen                                                                   | 86           | 8,5        |

Bron: MEDSTAT.

| <b><u>De vervoersinfrastructuur bij de mediterrane partners: indicatoren</u></b>                     |                        |                                                   |                    |                                                   |              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------|--------------|
|                                                                                                      | <b>Wegennet</b>        |                                                   | <b>Spoorwegnet</b> |                                                   |              |
| <b>Land</b>                                                                                          | <b>Lengte<br/>(km)</b> | <b>Dichtheid<br/>(km/1000<br/>km<sup>2</sup>)</b> | <b>Lengte</b>      | <b>Dichtheid<br/>(km/1000<br/>km<sup>2</sup>)</b> | <b>Noten</b> |
| Algerije                                                                                             | 100 992                | 42.40                                             | 4 219              | 1.77                                              |              |
| Cyprus                                                                                               | 10 654                 | 1 151.66                                          | -                  | -                                                 |              |
| Egypte                                                                                               | 44 498                 | 44.43                                             | 4 810              | 4.80                                              |              |
| Israël                                                                                               | 15 464                 | 698.31                                            | 962                | 43.44                                             |              |
| Jordanië                                                                                             | 7 519                  | 84.16                                             | 386                | 4.32                                              | Noot 1       |
| Libanon                                                                                              | 6 359                  | 608.40                                            | -                  | -                                                 |              |
| Malta                                                                                                | 1 972                  | 6 240.51                                          | -                  | -                                                 |              |
| Marokko                                                                                              | 57 520                 | 80.92                                             | 1 907              | 2.68                                              |              |
| Palestijnse<br>autoriteit                                                                            | 2 055                  | 342.60                                            | -                  | -                                                 |              |
| Syrië                                                                                                | 41 451                 | 223.84                                            | 2 767              | 14.94                                             |              |
| Tunesië                                                                                              | 18 997                 | 122.24                                            | 1 860              | 11.97                                             |              |
| Turkije                                                                                              | 382 000                | 468.95                                            | 8 607              | 10.57                                             |              |
| <b>MED</b>                                                                                           | <b>683 122</b>         | <b>128.00</b>                                     | <b>20 708</b>      | <b>5.51</b>                                       | Noot 2       |
|                                                                                                      |                        |                                                   |                    |                                                   |              |
| Noten                                                                                                |                        |                                                   |                    |                                                   |              |
| 1. Lengte van het spoorwegnet: alleen het Hijazi-net                                                 |                        |                                                   |                    |                                                   |              |
| 2. Dichtheid van het MED-spoorwegnet: in dit getal zijn niet de landen zonder spoorwegnet opgenomen. |                        |                                                   |                    |                                                   |              |

Bron: MEDSTAT. Volledige statistieken zijn te vinden in de Eurostat-publicatie "Ontwikkeling van het vervoer in de landen van de Middellandse Zee" (Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen, 1999, catalogusnummer: CA-23-99-306-NL-C). Deze statistieken werden opgesteld door Eurostat en CESD-Roma in samenwerking met de Nationale Bureaus voor de Statistiek van de mediterrane partners.

**Bijlage 3: Ontwikkeling van de regionale situatie (12 mediterrane partners) op energiegebied in de periode 1985-1998.**

**Middellandse-Zeebekken (12 mediterrane partners)**

| <b>Bruto binnenlands verbruik</b> | <b>1985</b>    |              | <b>1990</b>    |              | <b>1995</b>    |              | <b>1996</b>    |              | <b>1997</b>    |              | <b>1998</b>    |              |
|-----------------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
|                                   | <b>Mln toe</b> | <b>%</b>     | <b>Mln toe</b> | <b>%</b>     | <b>Mln toe</b> | <b>%</b>     | <b>Mln toe</b> | <b>%</b>     | <b>Mln toe</b> | <b>%</b>     | <b>Mln toe</b> | <b>%</b>     |
| <b>Totaal</b>                     | <b>117,7</b>   | <b>100,0</b> | <b>152,4</b>   | <b>100,0</b> | <b>180,3</b>   | <b>100,0</b> | <b>189,7</b>   | <b>100,0</b> | <b>198,7</b>   | <b>100,0</b> | <b>207,3</b>   | <b>100,0</b> |
| Vaste brandstoffen                | 16,3           | 13,8         | 22,1           | 14,5         | 23,8           | 13,2         | 27,4           | 14,4         | 30,1           | 15,2         | 31,9           | 15,4         |
| Aardolie en aardolieproducten     | 73,4           | 62,4         | 89,6           | 58,8         | 103,7          | 57,5         | 107,0          | 56,4         | 108,8          | 54,7         | 112,2          | 54,1         |
| Aardgas                           | 15,4           | 13,1         | 27,1           | 17,8         | 37,5           | 20,8         | 39,2           | 20,7         | 43,4           | 21,8         | 46,2           | 22,3         |
| Kernenergie                       | 0,0            | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0            | 0,0          |
| Hernieuwbare energie              | 12,5           | 10,6         | 13,8           | 9,1          | 15,5           | 8,6          | 16,2           | 8,5          | 16,3           | 8,2          | 16,6           | 8,0          |
| Overige brandstoffen              | 0,2            | 0,1          | -0,1           | -0,1         | -0,1           | -0,1         | 0,0            | 0,0          | 0,2            | 0,1          | 0,3            | 0,1          |

| <b>Elektriciteitsproductie (TWh)</b>                            | <b>1985</b>  |              | <b>1990</b>  |              | <b>1995</b>  |              | <b>1996</b>  |              | <b>1997</b>  |              | <b>1998</b>  |              |
|-----------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                                                                 | <b>TWh</b>   | <b>%</b>     | <b>TWh</b>   | <b>%</b>     | <b>TWh</b>   | <b>%</b>     | <b>TWh</b>   | <b>%</b>     | <b>TWh</b>   | <b>%</b>     | <b>TWh</b>   | <b>%</b>     |
| <b>Totaal (TWh)</b>                                             | <b>121,3</b> | <b>100,0</b> | <b>172,1</b> | <b>100,0</b> | <b>239,2</b> | <b>100,0</b> | <b>258,3</b> | <b>100,0</b> | <b>277,7</b> | <b>100,0</b> | <b>296,9</b> | <b>100,0</b> |
| Kernenergie                                                     | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Klassiek thermisch                                              | 95,9         | 79,1         | 131,0        | 76,1         | 183,1        | 76,6         | 196,0        | 75,9         | 215,2        | 77,5         | 231,4        | 77,9         |
| Waterkracht, windkracht, zonne-energie en geothermische energie | 25,4         | 20,9         | 41,1         | 23,9         | 56,1         | 23,4         | 62,4         | 24,1         | 62,6         | 22,5         | 65,5         | 22,1         |
| Steenkool                                                       | 24,9         | 20,5         | 33,4         | 19,4         | 53,0         | 22,2         | 58,8         | 22,8         | 64,7         | 23,3         | 70,0         | 23,6         |
| Aardolieproducten                                               | 47,1         | 38,8         | 49,5         | 28,8         | 56,2         | 23,5         | 56,7         | 21,9         | 60,5         | 21,8         | 68,2         | 23,0         |
| Aardgas                                                         | 23,9         | 19,7         | 48,1         | 27,9         | 73,7         | 30,8         | 80,3         | 31,1         | 89,7         | 32,3         | 93,0         | 31,3         |
| Biomassa en overige                                             | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,2          | 0,1          | 0,2          | 0,1          | 0,3          | 0,1          | 0,3          | 0,1          |

| <b>Energieafhankelijkheid (%)<br/>(gegevens IEA-OESO)</b> | <b>1985</b> | <b>1990</b> | <b>1995</b> | <b>1996</b> | <b>1997</b> | <b>1998</b> |
|-----------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Alle brandstoffen                                         | -45,7       | -37,6       | -23,8       | -22,4       | -23,0       | -21,2       |
| Vaste brandstoffen                                        | 34,7        | 41,5        | 47,9        | 50,8        | 54,3        | 54,8        |
| Aardolie en aardolieproducten                             | -53,9       | -44,8       | -24,9       | -23,5       | -22,6       | -18,3       |
| Aardgas                                                   | -129,2      | -96,3       | -75,6       | -79,3       | -86,8       | -89,2       |

---