

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de „Pan-Europese vervoerscorridors”

(2005/C 120/04)

Op 23 januari 2003 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité besloten, overeenkomstig artikel 29, lid 2, van zijn reglement van orde, een advies op te stellen over: „Pan-Europese vervoerscorridors”.

De afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereiding van de werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 5 oktober 2004 goedgekeurd. Rapporteur was mevrouw ALLEWELDT.

Het Comité heeft tijdens zijn 412e zitting op 27 en 28 oktober 2004 (vergadering van 27 oktober) het volgende advies uitgebracht, dat met 164 stemmen vóór en 2 stemmen tegen, bij 9 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1 De vaste studiegroep heeft in januari 2003 haar werkzaamheden weer opgenomen en het te behandelen thema uitgebreid⁽¹⁾ tot alle kwesties die met de ontwikkeling van de pan-Europese vervoerscorridors samenhangen. De werkzaamheden die tijdens de vorige mandaatsperiode waren verricht, hadden tijdens de zitting van december 2002 bij de voltallige vergadering veel bijval geogst. De activiteiten m.b.t. de corridors zijn niet alleen voortgezet, de Europese Commissie heeft in de jaren 2003-2004 ook belangrijke nieuwe besluiten genomen die bepalend zijn voor de ontwikkeling van trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-V) en tevens de werkzaamheden in de 10 Helsinki-corridors betreffen. De uitbreiding van de Europese Unie in mei 2004 en de toetredingsperspectieven van de Zuidoost-Europese landen veranderen tegelijk ook de randvoorwaarden voor het gemeenschappelijke infrastructuurbeleid en de samenwerking in de corridors.

1.2 Onderhavig initiatiefadvies heeft tot doel niet alleen verslag te doen van de activiteiten en inzichten van het Europees Economisch en Sociaal Comité m.b.t. de „pan-Europese vervoerscorridors” gedurende de afgelopen twee jaar, maar ook aanbevelingen te formuleren die aangeven wat de verdere stappen van betrokkenen zouden moeten zijn en hoe het Comité daarbij behulpzaam kan zijn.

2. Nieuwe randvoorwaarden voor het pan-Europese verkeersinfrastructuurbeleid

2.1 Midden 2003 maakte de Commissie met het rapport van de groep deskundigen o.l.v. de heer Van Miert een begin met de herziening van TEN-V. De lijst van prioritaire projecten van 1996 werd uitgebreid en er werden nieuwe mogelijkheden voor financiering door de EU en een verbetering van de coördinering voorgesteld⁽²⁾. Er bestonden plannen om het concept van de vervoerscorridors in het EU-infrastructuurbeleid te verankeren. Zo zou men zich niet langer op een algemeen, op netwerken gebaseerd EU-infrastructuurbeleid, maar voortaan op prioriteiten m.b.t. bepaalde hoofdverkeersaders concentreren.

Deze aanpak van de Van Miert-groep oogste evenwel geen bijval.

2.2 Samen met commissie V „Grote bouwwerken en infrastructuurnetwerken” van de Italiaanse Raad voor economie en arbeid (CNEL) heeft het EESC **de toekomst van TEN-T** uitvoerig besproken in het kader van de studiegroepvergadering van september 2003 te Rome; naderhand werd ook een gemeenschappelijke verklaring afgelegd⁽³⁾. Daarin wordt aangehouden op een grotere inzet voor de totstandbrenging van een geïntegreerd verkeersnet waarop de nieuwe lidstaten doeltreffend kunnen aansluiten en dat tegelijk ook verder gaat dan dat. Intermodaal vervoer en duurzaamheid moeten voorop staan, de financiering moet gemeenschappelijk worden versterkt en bv. via een Gemeenschapsfonds voor het trans-Europese vervoersnet worden ondersteund.

2.3 Op verzoek van het Italiaanse voorzitterschap heeft het EESC een initiatiefadvies opgesteld, dat de in Rome gelanceerde discussie moet verdiepen. Onder de titel „De vervoersinfrastructuur gereedmaken voor de toekomst: planning en buurlanden - duurzame mobiliteit - financiering”⁽⁴⁾ heeft het Comité de hoofdlijnen van zijn huidige standpunt ten aanzien van het Europese verkeersinfrastructuurbeleid samengevat. Met het oog op de toekomst pleit het EESC ervoor nieuwe financieringsvormen en -middelen uit te proberen, een grotere prioriteit toe te kennen aan milieubescherming en duurzaamheid op sociaal en milieugebied, en bij de planning en tenuitvoerlegging van het pan-Europese vervoernetwerk zowel de in de Helsinki-corridors verrichte, deugdelijk bevonden werkzaamheden voort te zetten als de nieuwe uitdagingen met nieuwe methoden aan te pakken.

2.4 De Europese Unie beschouwt de vreedzame wederopbouw van Zuidoost-Europa als een belangrijke prioriteit en wil dan ook dringend werk maken van de totstandbrenging van een goed functionerende verkeersinfrastructuur. Ter aanvulling van de reeds bestaande corridors X, V, VII, IV en VIII, die voor de regio van belang zijn, en op basis van de Verklaring van Helsinki van 1997 en de in het TINA-proces

⁽¹⁾ Besluit van het bureau van 23 oktober 2002.

⁽²⁾ Zie het EESC-advies in PB C 10 van 14 januari 2004, blz. 70, voor verdere toelichting.

⁽³⁾ CESE 1043/2003 fin - ligt ter beschikking in het TEN-secretariaat.

⁽⁴⁾ PB C 108 van 30.04.04, blz. 35.

opgedane ervaringen⁽⁵⁾ werd een vervoersconcept voor Zuid-oost-Europa ontwikkeld. Het gaat hierbij om een intermodaal infrastructuurnetwerk, het zogenaamde South East Europe Core Regional Transport Network, dat via gecoördineerde samenwerking tot stand zal worden gebracht. De betrokken landen⁽⁶⁾ hebben een „Memorandum of Understanding” voorbereid, dat o.m. expliciet naar samenwerking met de sociaal-economische belangengroeperingen in de regio en de vaste EESC-studiegroep verwijst.

2.5 De coördinering van de werkzaamheden van de stuurgroepen in de 10 Helsinki-corridors⁽⁷⁾ en 4 vervoersgebieden (PETRAS)⁽⁸⁾ werd opnieuw bekeken. Eenmaal per jaar nodigt de Commissie de voorzitters en hoofden van de secretariaten van de corridors, alsmede een aantal andere vertegenwoordigers van Europese of EU-instellingen uit om over de stand van de werkzaamheden en de vooruitzichten terzake van gedachten te wisselen. De vroegere G-24-wergroep „Vervoer” moet door een kleinere doeltreffendere werkstructuur worden vervangen. Tegelijk is de Commissie zich ervan bewust dat bepaalde aspecten van coördinering en technisch-organisatorische ondersteuning alleen door haar kunnen worden verzekerd. De laatste bijeenkomsten vonden in juni 2003 en op 15 maart 2004 plaats. De belangrijkste resultaten ervan zijn in de paragrafen 3 en 4 weergegeven.

2.6 De uitbreiding en het „nieuwe EU-nabuurshipsbeleid” zijn ook van invloed op de planning van het toekomstige verkeersbeleid in Europa en daarbuiten. In juni heeft een ontmoeting tussen Commissie en Europees Parlement over een gemeenschappelijke strategie plaatsgevonden, waarvoor ook vertegenwoordigers van de Europese vervoerssector, met name uit de EU-buurlanden uitgenodigd waren. Besloten werd een werkgroep op hoog niveau in te stellen, die tot taak zou hebben overeenkomsten over de ontwikkeling van trans-Europese hoofdverkeersaders uit te werken, vooral in de richting van de oostelijke buurlanden, de Russische federatie, het Zwarte-Zeegebied en de Balkan. Voor het Middellandse-Zeegebied werd een project voor de totstandbrenging van een verkeersnet Europa-Middellandse Zee gelanceerd. Wat Turkije betreft, worden thans de behoeften aan verkeersinfrastructuur nagegaan.

3. Organisatie van de werkzaamheden van de vaste studiegroep

3.1 Nieuwe ontwikkelingen en oude taken: informatie en transparantie

3.1.1 Zelfs na zeven jaar tenuitvoerlegging van de Verklaring van Helsinki en ondanks de consolidering van de samenwerking via stuurgroepen en de overkoepelende medewerking van de Europese Commissie, is er toch nauwelijks sprake van grotere transparantie en betere netwerkkoppeling van de verschillende planningsprocessen. De nieuwe richtsnoeren voor TEN-V, de corridors en vervoersgebieden, het „Core Regional

Transport Network” voor Zuidoost-Europa, de werkzaamheden van ECMT en UN-ECE, alsmede diverse regionale initiatieven m.b.t. versterkte samenwerking zijn uiteindelijk alleen bij een klein aantal deskundigen bekend.

3.1.2 Het gebrek aan transparantie laat zich op het niveau van de georganiseerde civil society nog sterker gevoelen. Het is en blijft een belangrijke opdracht van de vaste studiegroep om als doorgeefluik tussen de officiële instanties en de betrokken maatschappelijke organisaties te fungeren.

3.1.3 De Commissie werkt verder aan een informatiesysteem (GIS), dat algemeen beschikbaar zou moeten zijn voor planning en effectbeoordeling. Dit informatiesysteem is tot dusver alleen intern beschikbaar, maar zou eventueel ook voor de verwerking van sociaal-economische gegevens kunnen worden ontwikkeld en zou dan bijgevolg ook voor EESC-werkzaamheden beter bruikbaar zijn. Een en ander zou met de Commissie moeten worden besproken.

3.2 Gebruik van raadgegingsprocedures: „Europese” verkeerswegen vergen een „Europese” consensus

3.2.1 Uit de door de Van Miert-groep opgemaakte balans is duidelijk naar voren gekomen dat er een grote en maar moeilijk te dichten kloof bestaat tussen de ambitieuze Europese plannen en de realisering ervan. Meer grensoverschrijdende planningsprocedures en een grotere betrokkenheid van de maatschappelijke organisaties worden terecht als stappen in de goede richting beschouwd en zijn als dusdanig ook in de nieuwe TEN-richtsnoeren opgenomen.

3.2.2 Voor een evenwichtige ontwikkeling is deelname van de maatschappelijke organisaties een absolute voorwaarde; daarbij moet met de lokale en regionale belangen rekening worden gehouden en moet bij het beheer en gebruik van de verkeerswegen worden uitgegaan van de realiteit. Infrastructuurprojecten van Europees belang zijn pas dienstig als zij duurzame belangen dienen en daarmee ook rekening houden. Deelname van bedrijfsorganisaties, vervoersondernemingen, vakbonden, milieu- en consumentenorganisaties - in grensoverschrijdend verband en op Europees niveau - is daartoe onontbeerlijk. Voor de stimulering van de aanleg van een trans-Europees vervoersnetwerk is een „Europees” maatschappelijk draagvlak vereist.

3.2.3 Het EESC heeft meermaals zijn steun aangeboden om een dergelijke consensus tot stand te brengen. Hiertoe moeten systematisch hoorzittingen op Europees niveau worden gehouden. Het EESC waarschuwt er evenwel voor dit niet louter als een verplichte vingeroefening te beschouwen, zonder te verzekeren dat ook met de resultaten rekening wordt gehouden. De samen met de EU-Commissie georganiseerde hoorzitting m.b.t. het TINA-proces in 1998 werd, ondanks de grote belangstelling en de duidelijke conclusies, in het eindverlag volledig over het hoofd gezien.

⁽⁵⁾ Transport-Infrastructure-Needs-Assessment (TINA), Infrastructuurplanning met de toetredingslanden in de tweede helft van de jaren '90.

⁽⁶⁾ Albanië, Bosnië-Herzegovina, Kroatië, Servië-Montenegro en de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië.

⁽⁷⁾ Een gedetailleerde kaart van de corridors ligt ter beschikking in het TEN-secretariaat.

⁽⁸⁾ PETRAS: 4 vervoersgebieden overeenkomstig de Verklaring van Helsinki van 1997, n.l. de Euro-Arctische Barentszregio, het Zwarte-Zeebekkengebied, het Middellandse-Zeebekkengebied en de regio Adriatische en Ionische Zee.

3.3 Van raadpleging tot conceptuele en praktische samenwerking

3.3.1 Tijdens de jarenlange werkzaamheden van het EESC m.b.t. het trans-Europese verkeersbeleid stond lange tijd de basis van participatie en raadpleging centraal. Dit basisprincipe is thans bij de betrokkenen in heel Europa goed doorgedrongen en het EESC heeft goede werkcontacten gelegd. Voor het Comité is het nu dan ook zaak conceptuele en praktische medewerking te verlenen aan de werkzaamheden van de stuurgroepen en de andere instanties.

3.3.2 Basis voor de conceptuele medewerking vormt met name het recente initiatiefadvies „De vervoersinfrastructuur gereedmaken voor de toekomst”, waarin de grondbeginselen van het Europese vervoerbeleid vanuit het oogpunt van het EESC duidelijk worden uiteengezet. De drie zwaartepunten zijn: de doelstelling van duurzaamheid, het streven naar een betere financiering en de pan-Europese ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur. Ten aanzien van de verdere aanleg van vervoerscorridors werden prioriteiten vastgelegd, waarop de werkzaamheden van de vaste studiegroep worden afgestemd en die hieronder in het kort worden uiteengezet^(*):

- Er moet worden getoetst of er inderdaad betere verbinding tussen economische gebieden tot stand komen.
- De intermodaliteit moet aan de hand van begrijpelijke kwaliteitscriteria verbeterd worden.
- De verbinding met de binnenvaart moet bevorderd worden.
- De korte vaart moet een passende plaats in de plannen krijgen.
- De samenwerking in het spoorwegverkeer levert al gedeeltelijk resultaten op en moet sterker worden gepropageerd.
- Er moet meer aandacht worden besteed aan de aansluiting van regionale en lokale vervoersnetwerken op de hoofdverkeersaders.
- Bij de werkzaamheden i.v.m. de corridors moeten kwalitatieve en specifieke ontwikkelingsdoelstellingen systematisch worden meegenomen (veiligheid, consumentenbelangen, arbeidsvoorwaarden, met name in het wegverkeer, dienstverleningsniveau, milieugevolgen).
- Het corridor-concept moet zoveel mogelijk gehandhaafd worden en territoriaal verder uitgebreid worden.

3.3.3 Deze doelstellingen zijn deels door de Commissie in de herziene TEN-richtsnoeren overgenomen. Het komt er nu dan ook op aan werk te maken van hun concrete verwezenlijking via grensoverschrijdende samenwerking. Het EESC

beschikt over de mogelijkheden om via specifieke en praktijkgerichte acties daartoe bij te dragen.

3.4 Netwerkvorming van corridors en regionale samenwerking

3.4.1 Ondertussen zijn de stuurgroepen in alle corridors nagenoeg even intensief aan het werk. Tegelijkertijd kan algemeen worden vastgesteld dat er ook regionale verbindingen bestaan, zodat er thans meer sprake is van een corridor-netwerk dan van afzonderlijke verkeersaders. Samen met de initiatieven in de vervoersgebieden laat de regionale component van de samenwerking zich steeds meer gevoelen; voorbeelden hiervan zijn bv. in Zuidoost-Europa de corridors IV, V, VII en X, of in het Oostzee-gebied de corridors I en IX. Dit contrasteert met de eerder geringe activiteit in de officieel aangewezen vervoersgebieden (PETRAS).

3.4.2 De twee initiatieven, nl. de totstandbrenging van hoofdverkeersaders en de grootschalige regionale netwerkvorming, vullen elkaar aan. Bij de werkzaamheden van de vaste studiegroep moet in de toekomst meer aandacht gaan naar regionale ontwikkelingsconcepten. De band tussen vervoerbeleid, regionale ontwikkeling en de centrale thema's van de externe betrekkingen van het EESC (oostelijke buurlanden, noordelijke dimensie en Zuidoost-Europa) vormen een belangrijk aandachtspunt van het EESC, dat de afdelingen overstijgt.

3.5 Opgave voor de toekomst: nieuwe verbindingen tot stand brengen

3.5.1 De gedachtewisseling over de strategie tussen Commissie en Europees Parlement van juni 2004 is een goede zaak, maar het EESC heeft er wel steeds op gewezen dat de communautaire inspanningen met het oog op de totstandbrenging van Europese vervoerverbindingen na de uitbreiding van de EU niet mogen verminderen. In haar brief aan het EESC verzekert de Commissie dat een en ander de aanzet zal geven tot een ruimer en opener coördinatieproces, waaraan alle betrokkenen kunnen meewerken. Deze openstelling is onontbeerlijk voor het welslagen en de duurzaamheid van nieuwe vervoerplannen op Europees niveau.

3.5.2 De tot dusver opgedane ervaringen, met name de werkzaamheden van de stuurgroepen, vormen een belangrijke en onmisbare grondslag voor nieuwe plannen. Het EESC kan thans in een vroeg stadium van de infrastructuurplanning zijn specifieke bijdrage leveren – een bijdrage die in het onderhavige advies is uiteengezet en op jarenlange praktijkervaring is gebaseerd. Deze kans mag het Comité niet laten liggen.

(*) PB C 108 van 30.04.04, blz. 35, par. 1.8.1 tot 1.8.8.

4. Werkzaamheden van de vaste studiegroep m.b.t. de verschillende vervoerscorridors

4.1 In corridor II⁽¹⁰⁾ is inmiddels een werkgroep met vertegenwoordigers van vakverenigingen opgericht. Op 10 en 11 april 2003 is deze voor het eerst te Moskou bijeengekomen. Verder heeft het EESC deelgenomen aan de vergadering van de stuurgroep op 15 en 16 mei 2003 te Berlijn. De resultaten die beide vergaderingen hebben opgeleverd, bieden goede perspectieven voor onze toekomstige werkzaamheden. Het grootste probleem van corridor II betreft de moeizame samenwerking met Wit-Rusland. Ondertussen heeft de tendens zich doorgezet om een noordelijke omweg te maken om Wit-Rusland en dus een groot, zeer goed ontwikkeld deel van de corridor heen. Dit is te wijten aan moeilijkheden aan de grenzen. Thans wordt er tussen de spoorwegmaatschappijen intensiever samengewerkt. Over een uitbreiding van de corridor tot Jekaterinburg werd kort geleden een voorstel gedaan. In dit verband is het van bijzonder belang de problemen in het wegverkeer en de praktische procedures aan de grensovergangen beter aan te pakken en daarvoor ook het EESC in te schakelen.

4.2 Deelname aan de werkzaamheden in corridor IV⁽¹¹⁾ heeft een permanent karakter gekregen. Tijdens de vergadering van de stuurgroep op 20 en 21 mei 2003 te Sopron (Hongarije) heeft ook de ontmoeting tussen vertegenwoordigers van spoorwegmaatschappijen en bonden van spoorwegpersoneel in corridor IV plaatsgevonden. Een en ander resulteerde in een vruchtbare gedachtewisseling over het stimuleren van het railvervoer, die moet worden voortgezet. Dit gebeurde tijdens de laatste vergadering op 10 en 11 november 2003 te Dortmund. Bij verdere besprekingen zullen technisch-organisatorische belemmeringen bij de grensovergangen en mogelijke oplossingen daarvoor bovenaan de agenda worden geplaatst. Om de continuïteit te verzekeren zal voortaan ook een vertegenwoordiger van de bonden van het spoorwegpersoneel als waarnemer in de stuurgroep zetelen. Het is thans dus zaak de economische en sociale, samen met de technisch-organisatorische aspecten van het goederenvervoer over de weg in corridor IV thematisch aan te pakken.

4.3 Het EESC zelf hecht zeer veel waarde aan de bevordering van corridor X⁽¹²⁾. De betrekkingen met de betreffende stuurgroep werden dan ook geïntensiveerd. Tijdens de vergadering van de stuurgroep op 18 en 19 juli 2003 in Slovenië, werden mogelijke EESC-acties concreet ingevuld. Op 3 november 2003 heeft het EESC in Belgrado met groot succes een conferentie (hoorzitting) georganiseerd, die tot een gemeenschappelijke resolutie heeft geleid⁽¹³⁾. Hieruit volgen verdere stappen tot intensivering van de samenwerking in met name het railvervoer. Werkcontacten in Sarajevo en samenwerking met de stuurgroep voor de Core Networks van Zuidoost-Europa vormen aanknopingspunten die de werkzaamheden zullen beïnvloeden. Met het oog op een evenwichtig beleid voor zeehavens en de aansluiting ervan op het vervoernetwerk in het binnenland vormt corridor V⁽¹⁴⁾ een belangrijke verbinding.

⁽¹⁰⁾ Duitsland – Polen – Wit-Rusland - Rusland

⁽¹¹⁾ Duitsland – Tsjechië – Oostenrijk – Slowakije – Hongarije – Roemenië – Bulgarije – Griekenland - Turkije

⁽¹²⁾ Oostenrijk – Kroatië – Servië – Macedonië – Slovenië – Hongarije – Servië - Bulgarije

⁽¹³⁾ Zie bijlage 1.

⁽¹⁴⁾ Italië - Slovenië – Hongarije – Oekraïne – Slowakije – Kroatië – Bosnië-Herzegovina

4.3.1 Begin november 2004 is een bijzondere actie ter bevordering van betere spoorwegdiensten in samenwerking met het spoorwegpersoneel van de ARGE Korridor Xline gepland; er zal een speciale demonstratietrein worden ingelegd en er worden acties op touw gezet in Villach (Oostenrijk), Zagreb (Kroatië) en Sarajevo (Bosnië-Herzegovina)⁽¹⁵⁾.

4.4 Ter bevordering van de binnenscheepvaart en corridor VII⁽¹⁶⁾ (Donau) heeft het EESC een hele reeks voorstellen uitgewerkt⁽¹⁷⁾. In juli 2004 is de stuurgroep voor het laatst bijeengekomen. Thans worden er in het kader van de vaste studiegroep verdere besprekingen gehouden, waarbij de huidige belemmeringen voor de ontwikkeling van de scheepvaart in corridor VII, alsmede passende regelingen om deze belemmeringen weg te nemen, centraal staan. Tegelijkertijd wordt ook gekeken naar de mogelijkheden voor een betere integratie in een multimodaal vervoersysteem en de daarmee verbonden investeringsbehoeften⁽¹⁸⁾.

4.4.1 In zijn op 28 januari 2004⁽¹⁹⁾ goedgekeurde advies over „De vervoersinfrastructuur gereedmaken voor de toekomst” heeft het EESC gewezen op de noodzaak van „bijzondere stimulering van de binnenscheepvaartcorridor VII, de Donau, de aansluiting op het spoorwegvervoer en de invoering van adequate technische en sociale regelingen op het gebied van de grensoverschrijdende binnenscheepvaart”.

4.4.2 Om van de Donau een volwaardige pan-Europese vervoerscorridor te maken heeft het gemeenschappelijk raadgevend comité EU-Roemenië bovendien voorgesteld (te Boekarest op 23-24 mei 2002) de nodige stappen te zetten om de stroom beter bevaarbaar te maken en met de Zwarte Zee te verbinden, en daarvoor ook meer financiële steun te verlenen.

4.5 Sinds de hoorzitting over corridors III⁽²⁰⁾ en VI⁽²¹⁾ in Katowice van 2001 zijn er door het EESC geen activiteiten in deze corridors op touw gezet. In een brief d.d.augustus 2004 heeft het secretariaat van corridor III een oproep gelanceerd om via voorstellen voor het werkprogramma 2003/2004 tot verdere ontwikkeling bij te dragen.

4.6 De laatste twee jaar heeft het EESC veel steun gevonden van het nieuwe, door de Europese Federatie van Transportwerknemers (ETF) georganiseerde samenwerkingsverband tussen vakbonden van werknemers in de vervoersector, die langs de corridors en in pan-Europese context werkzaam zijn. Het ETF-project heeft een doorslaggevende bijdrage geleverd tot het welslagen van de EESC-activiteiten, via belangrijke ideeën en praktische voorstellen m.b.t. tot alle vervoersectoren, en zal de samenwerking ook in de toekomst versterken.

⁽¹⁵⁾ Details van de acties worden nog voorbereid en worden daarom in dit advies niet vermeld maar kunnen bij het afdelingssecretariaat TEN worden opgevraagd.

⁽¹⁶⁾ „Naar een pan-Europese regelgeving voor de binnenvaart”, PB C 10 van 14 januari 2004, blz. 49

⁽¹⁷⁾ Duitsland – Oostenrijk – Slowakije – Hongarije – Kroatië – Servië – Bulgarije – Moldavië – Oekraïne - Roemenië

⁽¹⁸⁾ Voor meer toelichting zie het werkdocument LEVAUX, dat bij het afdelingssecretariaat TEN kan worden opgevraagd.

⁽¹⁹⁾ Zie noot 4.

⁽²⁰⁾ Duitsland – Polen - Oekraïne

⁽²¹⁾ Polen – Slowakije - Tsjechië

4.7 Ten slotte zij opgemerkt dat de voorzitter van de permanente studiegroep in samenwerking met het secretariaat van de afdeling TEN en met de steun van de bevoegde diensten van de Europese Commissie voor elk van de corridors een informatie-dossier heeft opgemaakt ⁽²⁾.

5. Aanbevelingen voor toekomstige werkzaamheden

5.1 De boven beschreven, nieuwe richtsnoeren voor het pan-Europese vervoerbeleid zijn door de vaste studiegroep overgenomen en in de regionale, praktische en conceptuele plannen geïntegreerd. Nog meer dan vroeger ligt de kracht van het EESC in het feit dat het verschillende belangen kan verenigen en praktische voorstellen kan formuleren. De klemtoon moet daarbij liggen op acties en aanwezigheid ter plaatse.

5.2 Met de vaste studiegroep beschikt het EESC over een soort „clearinghouse”, dat een doorgeefluik en contactpunt is voor belangstellenden binnen en buiten het Comité. De vaste studiegroep heeft als centrale taak te informeren, te bemiddelen, de EESC-activiteiten te coördineren en op verantwoordelijke wijze deel te nemen aan de overkoepelende coördineringsactiviteiten op Europees niveau; zij kan daarbij terugvallen op 13 jaar actieve deelname van het Comité aan het pan-Europese vervoerbeleid.

5.3 In de komende twee jaar moet het zwaartepunt van de EESC-activiteiten bij praktische samenwerking en deelname van plaatselijke maatschappelijke organisaties worden gelegd. Als relevante maatschappelijke organisaties hun mening en kritiek over specifieke corridors, regio's of infrastructuurprojecten kunnen uiten of eventuele voorstellen ter verbetering kunnen formuleren, kan dit een bijdrage tot de verwezenlijking van de

in par. 3.3.2 uiteengezette doelstellingen van het vervoerbeleid leveren.

5.4 De samenwerking tussen EESC en de stuurgroepen voor de corridors en de EU-Commissie moet worden geïntensiveerd. Met name in het kader van de totstandbrenging van de „South East Europe Core Regional Transport Network” (zie par. 2.4) moet de nieuwe rol van de vaste studiegroep verder worden uitgewerkt.

5.5 De vaste studiegroep moet nagaan hoe er bij de totstandbrenging van de pan-Europese verkeersaders beter rekening kan worden gehouden met operationele vervoersaspecten; met name aspecten als intermodaal vervoer, milieubescherming, veiligheid, arbeidsvoorwaarden en doeltreffendheid moeten in het kader van het corridorbeleid concreet worden uitgewerkt.

5.6 Thans worden nieuwe verkeersaders in het kader van het Europese nabuurschapsbeleid gepland. De EU-Commissie streeft naar openheid in dit verband en de vaste studiegroepen moeten hiertoe een bijdrage leveren.

5.7 De werkzaamheden van de EU-Commissie en van de stuurgroepen in de corridors en de vervoersgebieden moeten beter op elkaar worden afgestemd. De Commissie heeft hierbij een belangrijke coördinerende functie te vervullen, die ook ondersteuning op technisch-organisatorisch vlak omvat. Het zou een goede zaak zijn als er meer ruimte zou zijn voor gemeenschappelijke coördinatie, met deelname van alle betrokken partijen, van de verschillende activiteiten op pan-Europees niveau en voor een grotere betrokkenheid van het Europees Parlement.

Brussel, 27 oktober 2004

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
A.-M. SIGMUND

⁽²⁾ Zie bijlage 2 – niet-officiële gegevens die eventueel moeten worden aangepast.