Europees Parlement
2014-2019

Zittingsdocument

A8-0282/2016

6.10.2016

VERSLAG

over de verbetering van de aansluiting op en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur in Centraal- en Oost-Europa
(2015/2347(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Tomasz Piotr Poreba

INHOUD

Blz.

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT 3

TOELICHTING 18

ADVIES VAN DE COMMISSIE REGIONALE ONTWIKKELING 20

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE TEN PRINCIPALE BEVOEGDE COMMISSIE 25

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over de verbetering van de aansluiting op en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur in Centraal- en Oost-Europa
(2015/2347(INI))

Het Europees Parlement,

– gezien zijn resolutie van 9 september 2015 over de tenuitvoerlegging van het Witboek over vervoer uit 2011: inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit[1],

– gezien zijn resolutie van 2 december 2015 over duurzame stadsmobiliteit[2],

– gezien zijn resolutie van 10 mei 2012 over de toekomst van regionale luchthavens en luchtdiensten in de EU[3],

– gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, met name artikel 170,

– gezien Verordening (EU) nr. 1315/2013[4],

– gezien Verordening (EU) nr. 1316/2013[5],

– gezien het verslag "Road Safety in the European Union" (Verkeersveiligheid in de Europese Unie), gepubliceerd door de Commissie in maart 2015[6],

– gezien de conclusies van de vergadering van de ministers van Vervoer uit de Donaulanden van 3 december 2014 over het doeltreffende herstel en onderhoud van de waterinfrastructuur op de Donau en haar bevaarbare zijrivieren[7],

– gezien de verklaring van Łańcut van 3 maart 2016 over nauwere samenwerking op het vlak van vervoer in de Karpaten en de voortzetting van de ontwikkeling van de Via Carpathia[8],

– gezien het Berlijnproces en de conferentie van de landen van de Westelijke Balkan van 2014, de top van Wenen van 2015 en de conferentie van Parijs van 2016,

– gezien het actieplan van de strategie van de Europese Unie voor het Donaugebied (SEC(2010)1489),

– gezien het actieplan van de strategie van de Europese Unie voor het Oostzeegebied (SEC(2015) 177),

---

[1] Aangenomen teksten, P8_TA(2015)0310.
[2] Aangenomen teksten, P8_TA(2015)0423.
[3] PB C 261E van 10.9.2013, blz. 1.
[4] PB C 348 van 20.12.2013, blz. 1.
[5] PB C 348 van 20.12.2013, blz. 129.
[6] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf
[7] http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2014-12-04-danube-ministrial-meeting/conclusions.pdf
[8] http://mib.gov.pl/files/0/1796967/deklaracjalancucka.pdf

– gezien artikel 52 van zijn Reglement,

– gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie regionale ontwikkeling (A8-0282/2016),

A. overwegende dat de connectiviteit en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur verstrekkende gevolgen hebben voor de economische groei, het concurrentievermogen, de werkgelegenheid en de territoriale cohesie van de EU en haar regio's; overwegende dat Centraal- en Oost-Europa een essentieel onderdeel zijn van de Europese interne markt en het potentieel hebben om investeringen aan te trekken en bij te dragen aan economische groei in de hele EU, en dat alle vervoerswijzen zonder uitzondering bij moeten dragen aan de verbetering van het concurrentievermogen, de intermodaliteit en de ecologische transitie om de ontwikkeling van de interne markt beter van dienst te zijn;

B. overwegende dat de verbetering van de connectiviteit en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur in Centraal- en Oost-Europa een middel is om de doelstellingen van het cohesiebeleid te verwezenlijken, met name wat betreft de gewenste economische ontwikkeling van grensregio's;

C. overwegende dat de vervoersinfrastructuur in de meeste regio's van de centrale en oostelijke delen van de EU achterblijft bij die van andere Europese regio's, en dat in Centraal- en Oost-Europa de vervoersinfrastructuur onderontwikkeld is, terwijl het centrum van Europa over een van de meest geavanceerde en intensief gebruikte netwerken van de wereld beschikt; overwegende dat burgers ervan uitgaan dat de lidstaten, met de steun van de EU, samen werk zullen maken van de verbetering daarvan;

D. overwegende dat de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESI-fondsen) de belangrijkste bron van investeringen in openbaar vervoer zijn in Centraal- en Oost-Europa, en dat de Connecting Europe Facility (CEF) een belangrijk financieringsinstrument is voor de verdere ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur in de regio als onderdeel van de TEN-T-kernnetwerkcorridors; overwegende dat een gebrek aan administratieve capaciteit bij de nationale, regionale en lokale overheid kan leiden tot een lage opname van de EU-fondsen en dat daarom de lidstaten in Centraal- en Oost-Europa, net als in andere delen van de EU, de EU-fondsen om verschillende redenen niet altijd maximaal hebben benut, onder meer wegens tekortschietende voorbereiding en efficiëntie; overwegende dat moet worden gezorgd voor capaciteitsopbouw en technische bijstand om het opzetten van een groter aantal goede projecten te stimuleren en overheden te ondersteunen bij het beheer van EU-fondsen;

E. overwegende dat een toename van het werk aan onafhankelijke projecten zoals de Via Carpathia en Rail Baltica, alsmede de ontwikkeling van de kernnetwerkcorridors tussen de Oriënt en de oostelijke Middellandse Zee en tussen de Oostzee en de Adriatische Zee, de Adriatisch-Ionische corridor en Traceca een belangrijke impuls zou geven aan de verbetering van de connectiviteit en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur in dit deel van de EU; overwegende dat de steun voor nauwere banden tussen naburige derde landen en de EU-lidstaten in Centraal- en Oost-Europa, onder meer op het gebied van spoorvervoer en -infrastructuur, zal bijdragen aan betere

spoorverbindingen tussen de Europese Unie, naburige landen en regio's en Azië;

F. overwegende dat goed ontwikkelde grensoverschrijdende vervoersverbindingen essentieel zijn voor het regionale concurrentievermogen en voor het stimuleren van de uitbreiding van kmo's in grensgebieden en, vooral op het vlak van openbaar vervoer, voor de ondersteuning van de sociale inclusie van economisch kwetsbare bevolkingsgroepen; overwegende dat het in veel Centraal- en Oost-Europese lidstaten nog steeds ontbreekt aan goede grensoverschrijdende vervoersverbindingen, met name per spoor; overwegende dat inefficiënte verbindingen tussen verschillende vervoerswijzen en het gebrek aan netwerkvoorzieningen tussen basisvervoer en algemeen vervoer betekenen dat er onvoldoende interoperabiliteit bestaat tussen de verschillende vervoerswijzen, terwijl die interoperabiliteit niet alleen de prijzen voor het passagiers- en goederenvervoer zou verlagen en de flexibiliteit van de vervoersdiensten zou verbeteren, maar ook zou helpen ecologische en sociale problemen aan te pakken;

G. overwegende dat enkele Europese geografische gebieden van de EU-strategie voor het Alpengebied (EUSALP) met ernstige sociaal-economische problemen kampen omdat ze aan de rand van de Europese corridor tussen Scandinavië en de Middellandse Zee gelegen zijn, in het deel langs de Brenner-autosnelweg;

H. overwegende dat gecoördineerde verbeteringen aan de vervoersinfrastructuur positieve gevolgen kunnen hebben voor het milieu en de energie-efficiëntie van vervoer;

Horizontale aspecten

1. benadrukt dat de connectiviteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur van het vervoer naar, van en binnen de centrale en oostelijke delen van de EU moeten worden verbeterd, waarbij tevens rekening moet worden gehouden met de economische behoeften en de beginselen van duurzame ontwikkeling; herinnert aan de doelstellingen van TEN-T: het aanvullen van ontbrekende schakels, het opheffen van knelpunten en het waarborgen van naadloos op elkaar aansluitende verbindingen voor langeafstands- en regionaal vervoer, vooral in grensoverschrijdende regio's, zowel voor passagiers als voor goederen; is van mening dat het gebruik van EU-fondsen moet aansluiten op de werkelijke investeringsbehoeften om het TEN-T-kernnetwerk in de regio uiterlijk in 2030 te voltooien; merkt op dat de EU niet alleen nieuwe infrastructuur moet aanleggen maar ook moet investeren in de modernisering en voltooiing van de bestaande vervoersinfrastructuur;

2. wijst erop dat het voor het herstel van een evenwichtige concurrentie binnen de Europese vervoerssector dringend noodzakelijk is dat er een nieuwe Europese corridor wordt aangelegd die de haven van Venetië rechtstreeks met het noordoosten van Europa verbindt, door het huidige TEN-T-netwerk te versterken;

3. onderstreept het belang van gecoördineerde projectplanning door lidstaten en tussen landen onderling, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de nationale vervoersplannen en coördinatie met kandidaat-lidstaten, er een realistische inventarisatie van de vervoersbehoeften wordt gemaakt in overeenstemming met het EU-Witboek over vervoer en waarvan een kosten-batenanalyse en overleg met belanghebbenden een onderdeel vormen; constateert dat de lidstaten dankzij de ex-antevoorwaarde om algemene vervoersplannen op te stellen prioriteiten hebben kunnen

aanbrengen in hun vervoersinvesteringen; is van mening dat de verantwoordelijke diensten van de Commissie de algemene plannen moeten beoordelen en moeten zorgen voor een follow-up zodat deze plannen ook voldoen aan de EU-doelstellingen en -prioriteiten;

4. beveelt ten zeerste aan om beter gebruik te maken van bestaand beleid en beschikbare instrumenten voor regionale samenwerking, zoals Europese territoriale samenwerking, Interreg en vooral Europese groeperingen voor territoriale samenwerking, teneinde het grensoverschrijdende vervoer tussen regio's te stimuleren en knelpunten weg te nemen;

5. stelt vast dat er al macroregionale EU-strategieën, zoals die voor het Oostzee-, Donau- en Adriatisch-Ionische gebied zijn vastgesteld, en een mogelijke toekomstige strategie voor het Karpatengebied en het Zwarte Zeegebied een innovatief governancekader bieden om uitdagingen in het vervoersbeleid het hoofd te bieden die niet door de lidstaten alleen kunnen worden opgelost, om te zorgen voor betere vervoersomstandigheden;

6. is ingenomen met de voltooiing van de eerste werkplannen voor de kerncorridors van TEN-T uit 2015 en met de goedkeuring van de nieuwe kaarten waarbij het TEN-T-netwerk verder wordt uitgebreid naar de landen van de Westelijke Balkan; benadrukt dat de verwezenlijking van het kernnetwerk tevens als stimulans moet dienen voor de ontwikkeling van het alomvattende netwerk, met name voor belangrijke grensoverschrijdende verbindingen die van invloed zijn op de consolidatie van corridors; benadrukt het belang van stedelijke knooppunten en hun rol bij het verbeteren van de vervoersstromen, voor zowel passagiers als voor goederen;

7. benadrukt dat de ongelijkheid tussen de Centraal- en Oost-Europese regio en de rest van Europa wat betreft de ontwikkeling en de kwaliteit van infrastructuur kan worden teruggebracht aan de hand van een heldere, concrete en geïntegreerde strategie voor de hele EU;

8. herinnert de Commissie aan haar verplichting tot 2020 uit hoofde van het Witboek over vervoer uit 2011, waarin zij een plan heeft aangenomen voor de uitvoering van 40 specifieke maatregelen voor de ontwikkeling van een concurrerend en zuinig Europees vervoerssysteem; brengt in herinnering dat een van haar langetermijndoelstellingen is om tot 2030 30 %, en tot 2050 meer dan 50 % van het huidige wegvervoer over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water te laten plaatsvinden, waardoor er aanzienlijk minder verkeer zal zijn in Centraal- en Oost-Europa;

9. ziet de ontwikkeling van vervoersknooppunten als een cruciaal element om langeafstands-, regionaal en stedelijk vervoer op elkaar aan te laten sluiten, waarmee de efficiëntie, intermodaliteit en de ontwikkeling van het regionale bedrijfsleven bevorderd worden en waarbij tevens rekening wordt gehouden met de enorme mogelijkheden die digitalisering kan bieden voor het verhogen van de prestaties van de hele logistieke keten, onder meer door gegevens beschikbaar te maken voor alle belanghebbenden (gegevensuitwisseling) met het oog op de ontwikkeling van nieuwe diensten en praktijken;

10. beklemtoont dat bij de aanleg en modernisering van de weginfrastructuur in Centraal- en Oost-Europa in voorkomend geval rekening moet worden gehouden met de

behoeften van fietsers; benadrukt dat er in de landen van Centraal- en Oost-Europa een fietsinfrastructuur moet worden ontwikkeld, waardoor de veiligheid zal toenemen, het aantal verkeersslachtoffers zal dalen en de levenskwaliteit en gezondheid van de mensen in de EU zal verbeteren; onderstreept dat het EuroVelo-fietsnetwerk en met name route 13 (de IJzeren Gordijn-route), de Oost-Europa-route en de route van de Atlantische Oceaan naar de Zwarte Zee, in combinatie met spoorverbindingen interessante mogelijkheden biedt voor kmo's in de toeristische sector in de Oost- en Centraal-Europese macroregio's, en dat dit netwerk daarom moet worden bevorderd;

11. wijst erop dat voor een coherentere economische ontwikkeling van de lidstaten in de westelijke, centrale en oostelijke delen van de EU aanzienlijke investeringen nodig zijn; onderstreept dat de coördinatie tussen de Europese en de nationale overheden beter moet worden, met name bij de verwezenlijking van het kerngedeelte van het TEN-T-netwerk; herinnert er evenwel aan dat bij de op Europees niveau vereiste coördinatie rekening moet worden gehouden met de specifieke uitdagingen in de lidstaten, de verschillen tussen hun economieën, socialezekerheidsstelsels en de kwaliteit van hun infrastructuur en met demografische veranderingen; benadrukt het potentieel van banen in een beter functionerende spoorwegsector; pleit voor de opheffing van arbitraire obstakels voor het vrije verkeer van goederen en diensten, en hamert erop dat landen ook geen nieuwe obstakels moeten opwerpen;

12. verzoekt de lidstaten en de Commissie te zorgen voor synergie en onderlinge complementariteit tussen de financieringsmiddelen die afkomstig zijn uit de CEF, de ESI-fondsen, het instrument voor pretoetredingssteun en instrumenten van de EIB en de EBWO bij de uitvoering van projecten op het vlak van vervoersinfrastructuur in Centraal- en Oost-Europa teneinde het gebruik en de diversifiëring ervan aanzienlijk te verbeteren; wijst op de noodzaak om ervaringen en kennis uit te wisselen en te verspreiden over de voorbereiding en aanwending van projecten die met verschillende instrumenten worden gefinancierd (het combineren van fondsen); wijst erop dat de middelen van het Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSI) tijdig moeten worden aangesproken om commercieel haalbare marktgebaseerde projecten op gang te brengen; dringt er bij de Commissie, de EIB en de Europese investeringsadvieshub op aan nauwer samen te werken met projectontwikkelaars in Centraal- en Oost-Europa om ervoor te zorgen dat het EFSI wordt ingezet voor hoogstaande vervoersinfrastructuurprojecten op het vlak van innovatieve en duurzame vervoerswijzen; benadrukt hoe belangrijk het EFSI is voor de ontwikkeling van allerlei soorten projecten op het gebied van vervoersinfrastructuur; stelt vast dat tot nu toe de meeste infrastructuurprojecten die volgens de planning door het EFSI gefinancierd zullen worden zich in West-Europa bevinden; verzoekt de Commissie in verband met het EFSI dan ook beleggers aan te sporen om projectplatforms te ondersteunen die gericht zijn op vervoersinfrastructuurprojecten in Centraal- en Oost-Europa; beklemtoont hoe belangrijk de financiering van het cohesiebeleid is voor de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur in de Centraal- en Oost-Europese landen, waarvan de kwaliteit vaak lager ligt dan die van de vervoersnetwerken in West-Europa, en verzoekt dan ook de nodige middelen en financiering beschikbaar te stellen in het volgende meerjarig financieel kader;

13. brengt in herinnering dat 11 305 500 000 EUR van het Cohesiefonds is overgeheveld naar de Connecting Europe Facility ten behoeve van de vervoerssector in de lidstaten

die steun ontvangen uit het Cohesiefonds; onderstreept dat het gebruik van al deze direct beschikbare financiering, vooral gezien het huidige opnamepercentage, voorrang moet krijgen op investeringen door derden als deze investeringen ingegeven zijn door politieke overwegingen in plaats van zakelijke belangen;

14. verzoekt de Centraal- en Oost-Europese lidstaten een hoog transparantieniveau en strenge controles te garanderen met betrekking tot het gebruik van EU-fondsen en de informatie over de toewijzing van deze middelen zo snel mogelijk openbaar te maken;

15. wijst op de mogelijkheden die hybride projecten met publiek-private partnerschappen bieden, door financieringsbronnen voor investeringen in infrastructuur, afkomstig van EU-subsidies (tot 85 % van de totale subsidiabele kosten), openbare financiering in de vorm van medefinanciering die de begunstigde dient te verstrekken, en geld van particuliere bedrijven aan elkaar te koppelen; beklemtoont tegelijkertijd dat EU-financiering en -begrotingsmiddelen een factor zijn die de betrouwbaarheid van de investeringen doet toenemen, aangezien hiermee het risico voor de particuliere sector beperkt wordt; wijst erop dat de particuliere sector tegelijkertijd profiteert van stabiele, langdurige contracten die niet afhangen van nationale economische, politieke en budgettaire schommelingen; moedigt de lidstaten dan ook aan in voorkomend geval gebruik te maken van publiek-private partnerschappen, wat een gunstige methode kan zijn om in infrastructuur te investeren, met name als het gaat om de uitvoering van complexe infrastructuurprojecten waarvoor omvangrijke uitgaven nodig zijn en die een laag rendement behalen, enerzijds, en de wens om doeltreffend hoogwaardige openbare diensten te verlenen anderzijds; roept de Commissie in dit verband op de lidstaten in Centraal- en Oost-Europa technische bijstand te verlenen, aangezien sommige van deze landen weinig ervaring hebben in het werken met financieringsinstrumenten en het betrekken van de particuliere sector bij grote projecten; verzoekt de Commissie tevens om in samenwerking met de nationale, regionale en lokale overheden regelmatig een volledig overzicht van vervoersprojecten op te stellen, met de bijbehorende bedragen die door de verschillende EU-fondsen worden medegefinancierd;

16. verzoekt de Commissie en de lidstaten om de aanbestedingsprocedures te stroomlijnen en te vereenvoudigen, richtsnoeren op te stellen voor publiek-private partnerschappen, te zorgen voor een adequaat kader voor overheidssteun en de vergunningsprocedures te vereenvoudigen teneinde de uitvoering van vervoersprojecten, met name grensoverschrijdende vervoersprojecten, te vergemakkelijken;

17. benadrukt dat de ESI-fondsen gebruikt kunnen worden bij de ontwikkeling van de ontbrekende schakels in de grensgebieden in heel Centraal- en Oost-Europa en bij de versterking van de bestaande infrastructuur om volledige toegang tot de interne markt te waarborgen en om de economische groei verder aan te wakkeren; benadrukt in dit verband dat, aangezien vervoer cruciaal is voor regionale ontwikkeling, een adequate en naar behoren gefinancierde lokale infrastructuur een absolute basisvereiste is voor economische, sociale en territoriale cohesie;

18. wijst erop dat de ESI-fondsen ook kunnen worden ingezet om de administratieve capaciteit van de bemiddelende organen en begunstigden te vergroten, aangezien anders de steun van de EU voor investeringen in vervoer in de regio misschien niet in goede

banen wordt geleid; merkt op dat vooral het steunmechanisme Jaspers hier tot nu toe aan heeft bijgedragen en daarom misschien niet alleen moet worden voortgezet, maar ook in aanmerking moet komen voor een meer permanente, institutionele invulling; wijst erop dat de technische bijstand die door de Europese investeringsadvieshub wordt geboden publieke en particuliere initiatiefnemers van projecten moet helpen een stabiel toevoerkanaal van volwaardige en goed gestructureerde projecten tot stand te brengen om langdurig te profiteren van de financieringsinstrumenten; brengt in herinnering dat de Europese coördinatoren van de kernnetwerkcorridors wel een politiek mandaat hebben, maar over onvoldoende administratieve capaciteit beschikken; verzoekt de Commissie en de lidstaten maatregelen te nemen om het openbaar beheer van deze middelen te stroomlijnen en zo onnodige bureaucratische rompslomp te vermijden;

19. verzoekt de Commissie en de EIB beter samen te werken en hun inspanningen op elkaar af te stemmen om te zorgen voor een brede raadpleging van alle belanghebbenden over de financiering van de vervoersinfrastructuur, de uitwisseling van beste praktijken, de bevordering van financieringsinstrumenten en het vroegtijdig in kaart brengen van potentiële projecten, en het Parlement hierover regelmatig te informeren; benadrukt dat met de grootste urgentie alle stappen moeten worden ondernomen met betrekking tot projecten die gericht zijn op de verbetering van de connectiviteit en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur;

20. spoort de regio's en de lidstaten aan om maatregelen te nemen of voort te zetten waarmee wordt toegewerkt naar milieuvriendelijkere vervoersopties; stimuleert de aanwending van de ESIF voor projecten die gericht zijn op het genereren van vraag naar openbare en duurzamere vervoersopties, bijvoorbeeld aan de hand van vereenvoudigde grensoverschrijdende ticketverkoop en investeringen in systemen voor elektrische oplaadpunten;

21. benadrukt dat gelijke aandacht moet worden geschonken aan vervoerscorridors tussen oost en west en tussen noord en zuid binnen het Europese TEN-T-netwerk, wat kan bijdragen tot de economische ontwikkeling van de deelnemende landen door nieuwe mogelijkheden te creëren voor werkgelegenheid in kmo's, startende bedrijven, handel, wetenschap, onderzoek en technologie, alsook tot een betere verkeersveiligheid en lagere vervoerskosten; onderstreept het belang van multimodaliteit en vervoersinnovatie voor de ontwikkeling van handel en toerisme evenals voor milieubescherming, en ondersteunt de opneming van de binnenwateren in de multimodale logistieke keten, aangezien een goede verbinding tussen alle vervoerswijzen kan zorgen voor de economische ontwikkeling van het gebied en voor minder knelpunten in het vervoerssysteem;

22. vindt dat het voor de sociaal-economische ontwikkeling van het oostelijke deel van EUSALP van het allergrootste belang is dat de Italiaanse autosnelweg A27 tot aan de Oostenrijkse grens wordt doorgetrokken en dat de toestand van het Italiaanse en Oostenrijkse wegennet in dat geografische gebied wordt verbeterd door de nodige aanvullende werkzaamheden uit te voeren;

23. is ingenomen met de uitbreiding van het TEN-T-netwerk naar de landen van de Westelijke Balkan; verzoekt de Commissie toe te zien op de opname van de toetredingslanden op de Westelijke Balkan in het TEN-T-netwerk en op de

samenwerking voor vervoersverbindingen met Oekraïne, Moldavië en andere buurlanden, onder meer de landen die deel uitmaken van de Traceca-corridor; benadrukt hoe belangrijk het is de financiële criteria zodanig aan te passen dat de toetredingslanden en kandidaat-lidstaten op bredere schaal kunnen profiteren van de financieringsinstrumenten van de EU, met name voor grensoverschrijdende projecten; benadrukt dat investeringen, met name via het instrument voor pretoetredingssteun (IPA) en het investeringskader voor de Westelijke Balkan, en maatregelen voor verkeersoptimalisatie op regionaal niveau op elkaar moeten worden afgestemd om bij te dragen tot de uitbreiding van het kernnetwerk in de regio;

24. is van mening dat verbeteringen aan de vervoersinfrastructuur en de connectiviteit in de lidstaten van Centraal- en Oost-Europa een belangrijk hulpmiddel zijn om de stabiliteit, economische ontwikkeling, regionale samenwerking en veiligheid van de oostgrens van de Unie en op de Westelijke Balkan te vergroten en om de opwaartse convergentie van de vervoersomstandigheden op de interne markt te bevorderen; onderstreept in dit verband het belang van de corridor tussen de Oriënt en de oostelijke Middellandse Zee;

25. benadrukt de absolute noodzaak om het Schengengebied in stand te houden voor een efficiënt en kosteneffectief vervoerssysteem in de EU op basis van het vrije verkeer van goederen, diensten en personen over open binnengrenzen; herinnert eraan dat de Commissie reeds in juni 2011 alle lidstaten met klem had verzocht om te besluiten het Schengengebied uit te breiden met Bulgarije en Roemenië;

26. benadrukt dat de connectiviteit en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur moeten worden verbeterd om de ontwikkeling van de toeristische sector in de EU te bevorderen; benadrukt dat een uitgebreid en efficiënt Europees vervoersnetwerk een belangrijke troef is voor de toeristische sector doordat het regio's aantrekkelijker maakt voor toeristen; is van mening dat de landen in Centraal- en Oost-Europa een enorm potentieel hebben voor wat betreft de ontwikkeling van hun toeristische sector, en dat dat potentieel beter kan worden benut via de verdere ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur;

27. wijst op de gunstige ecologische en economische aspecten van de synergieën die ontstaan door verschillende vervoerswijzen met elkaar te verbinden teneinde de inherente voordelen van de afzonderlijke vervoerswijzen beter te benutten;

28. beklemtoont dat voor de ontwikkeling van gecombineerd vervoer in Centraal- en Oost-Europa de kenmerken van corridors voor het goederenvervoer per spoor moeten worden verbeterd en de bouw van openbaar toegankelijke intermodale vervoerscentra moet worden ondersteund;

29. ziet enorme mogelijkheden in internationale infrastructuurprojecten zoals de nieuwe zijderoute om Centraal- en Oost-Europa te helpen beter gebruik te maken van het potentieel van de wereldeconomie; is van mening dat Centraal- en Oost-Europa dankzij hun gunstige geografische ligging een belangrijk logistiek centrum en een communicatiespil tussen Europa en Azië kunnen worden;

30. beklemtoont dat betere vervoerstoegankelijkheid in Centraal- en Oost-Europa en de daarmee samenhangende investeringen een impuls moeten geven aan de bloei van het lokale bedrijfsleven; wijst erop dat aanbestedingsprocedures en de uitvoering van

projecten kmo-vriendelijk moeten zijn; verzoekt de Commissie meer aandacht te schenken aan het probleem van de belangrijkste aannemers en onderaannemers die bij projecten betrokken zijn en op oneerlijke wijze samenwerken, en dat de laagst opgeleide werknemers hier veelal het slachtoffer van zijn;

31. meent dat de behoeften van de bewoners van dunbevolkte en moeilijk bereikbare regio's, zoals berggebieden, in aanmerking moeten worden genomen bij de planning van infrastructuuroplossingen in Centraal- en Oost-Europa; blijft erbij dat een gebrek aan toegang tot vervoer kan leiden tot sociale uitsluiting en verzoekt de Commissie rekening te houden met de behoeften van de mensen die gebruikmaken van lokale vervoersroutes; benadrukt dat de rentabiliteit van vervoersverbindingen niet het enige criterium mag zijn om het nut ervan te beoordelen;

Wegvervoer

32. wijst erop dat de ontwikkeling van grensoverschrijdende wegen essentieel is om de samenwerking tussen inwoners en bedrijven in grensgebieden op gang te brengen; verzoekt de lidstaten door te gaan met het moderniseren van wegen, de ontbrekende schakels verder te ontwikkelen, veilige en toegankelijke parkeerplaatsen te bouwen en de regionale en lokale aansluiting op het TEN-T-netwerk te verbeteren, aangezien de verbinding met het TEN-T-netwerk een belangrijke basis voor de economische groei van regionale centra is;

33. onderstreept dat er moet worden gezorgd voor eerlijke tolsystemen in de EU; wijst erop dat er vanwege de speciale kenmerken van de lidstaten een zekere flexibiliteit moet worden betracht bij het opzetten van deze systemen, terwijl de technische interoperabiliteit op een passend niveau moet worden gewaarborgd; meent dat die systemen moeten worden ontworpen in samenwerking met het bedrijfsleven en de commerciële weggebruikers en dat de laatstgenoemden niet verplicht mogen worden extra of onevenredige kosten te betalen die hun bedrijfsactiviteiten minder winstgevend maken;

34. verzoekt de Commissie en de lidstaten werk te maken van de broodnodige verbetering van het wegennet langs de oostgrens van de EU, van Estland, Letland, Litouwen, Polen, Slowakije, Hongarije, Roemenië en Bulgarije naar Griekenland; vindt dat dergelijke inspanningen moeten aanhaken bij de al afgeronde fases van de voortdurende planning in het kader van het Via Carpathia-project, waarover vertegenwoordigers van de betrokken landen op 3 maart 2016 in Warschau een verklaring hebben ondertekend voor verdere samenwerking aan de ontwikkeling van de corridor en de actualisering van de route; is van mening dat, met de aanleg van de Via Carpathia, afgelegen regio's van de EU de kans zullen krijgen om zich versneld te ontwikkelen en de meer ontwikkelde gebieden van de EU sneller bij te benen; wijst erop dat de aanleg van de route ook investeringen en de groei van ondernemingen zal aanwakkeren, en de veiligheid van de EU in haar geheel zal bevorderen, met name in de context van het gewapende conflict in Oekraïne; is van mening dat er gebruik moet worden gemaakt van de mogelijkheid om de Rijn-Donaucorridor naar het noorden van de EU door te trekken met behulp van de Via Carpathia, en dat er toereikende middelen moeten worden uitgetrokken voor de Via Carpathia; pleit er dan ook voor om het Via Carpathia-project op te nemen in het TEN-T-kernnetwerk en zodoende te zorgen voor passende EU-financiering; spoort de

lidstaten tevens aan om middelen voor dat project uit te trekken en daarbij alle mogelijke financieringsinstrumenten te gebruiken, zoals de Connecting Europe Facility en het Europees Fonds voor strategische investeringen;

35. herhaalt dat de kwaliteit van de weginfrastructuur rechtstreekse gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid; is daarom van mening dat de verkeersveiligheid ook moet worden beoordeeld tijdens de aanleg van weginfrastructuur; vindt het verontrustend dat het aantal doden en zwaargewonden bij verkeersongevallen in veel Centraal- en Oost-Europese lidstaten relatief hoog blijft; onderstreept dat maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren verder moeten worden bevorderd op nationaal en Europees niveau; is van mening dat passende financiering moet worden verstrekt voor infrastructurele herstelprojecten in de Centraal- en Oost-Europese lidstaten;

36. onderstreept dat de veiligheid en de duurzaamheid van de vervoerssector kernprioriteiten zijn bij de ontwikkeling van infrastructuur; roept de Commissie en de lidstaten derhalve op de digitalisering en automatisering in alle vervoerswijzen verder te stimuleren; pleit ervoor om in investeringsprojecten voor infrastructuur vervoersoplossingen op te nemen die het risico van doden of zwaargewonden als gevolg van verkeersongevallen beperken, en rekening te houden met de behoeften van mensen die in de buurt van drukke verkeersroutes wonen;

Spoorvervoer

37. benadrukt dat de aanleg en modernisering van en het onderhoud aan spoorlijnen cruciaal is voor de coherente, duurzame groei van het spoorvervoer en cohesie in de centrale en oostelijke delen van de EU; onderstreept dat voor het spoor een belangrijke rol is weggelegd in de beperking van de klimaatgevolgen, de luchtverontreiniging en het aantal verkeersongevallen, en verwacht dat dergelijke inspanningen positief zullen uitpakken voor de industriële ontwikkeling, de goederenlogistiek, de kwaliteit van de openbare diensten en de betrouwbare mobiliteit van reizigers; roept de lidstaten op grensoverschrijdende en binnenlandse knelpunten op te heffen en hun operationele capaciteit uit te breiden om de in het Witboek over vervoer uit 2011 neergelegde doelstellingen voor de overstap op andere vervoerswijzen tot 2030 resp. 2050 te halen;

38. benadrukt dat bepaalde regio's van Centraal- en Oost-Europa over een goed ontwikkeld spoorwegennet beschikken, maar dat deze infrastructuur dringend moet worden gemoderniseerd om te voorkomen dat de toestand ervan verslechtert waardoor de operationaliteit in het gedrang komt; heeft kritiek op de te geringe investeringen in grensoverschrijdende spoorlijnen en het beperkte personenvervoer per spoor in veel grensstreken; verzoekt de lidstaten om de ontbrekende aansluitingen (opnieuw) tot stand te brengen en knelpunten te verhelpen; stelt voor om het spoornet aan een onderzoek te onderwerpen middels de planningsmethode voor het uitgebreide en het kernnetwerk van TEN-T, om mogelijke verdere ontbrekende schakels in kaart te brengen, in het bijzonder grensoverschrijdende verbindingen, zowel tussen EU-lidstaten onderling als met naburige derde landen; spoort de lidstaten aan een nauwe en constructieve samenwerking op te zetten om deze tekortkomingen te verhelpen en de territoriale integratie en cohesie te bevorderen; verzoekt de Commissie doeltreffende financiële steun te verschaffen voor al deze inspanningen;

39. schaart zich achter de toepassing van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer

(ERTMS) op alle TEN-T-kernnetwerkcorridors; is van mening dat de volledige en spoedige tenuitvoerlegging van het ERTMS een absolute EU-prioriteit moet zijn om een volledig interoperabele, goed functionerende, efficiënte en aantrekkelijke Europese spoorwegruimte te creëren die kan concurreren met andere vervoerswijzen;

40. verzoekt de lidstaten duidelijke langetermijnstrategieën voor de ontwikkeling van het spoorvervoer vast te stellen en belemmeringen voor spoorwegprojecten die met behulp van EU-financiering worden uitgevoerd weg te nemen;

41. onderstreept dat de investeringen in de kwalitatieve verbetering van de spoorwegen moeten worden opgevoerd om ze toegankelijker en aantrekkelijker te maken voor personen- en goederenvervoer en hun aandeel in de verdeling van vervoerswijzen te vergroten conform doelstelling 3 inzake de verschuiving naar andere vervoerswijzen, zoals geformuleerd in het EU-Witboek over vervoer;

42. wijst op een gebrek aan weg-spoorverbindingen van en naar havens; wijst erop dat de meeste luchthavens in Oost-Europa dicht bij spoorweginfrastructuur liggen en dat de integratie daarvan nog steeds technisch mogelijk is; roept de Commissie op de verdere integratie van multimodale vervoersverbindingen (weg-spoor-luchthaven) in Centraal- en Oost-Europa volledig te ondersteunen;

43. verzoekt de Commissie de investering in rollend materieel in Centraal- en Oost-Europese landen te blijven ondersteunen aangezien het daardoor mogelijk zal worden het potentieel van het spoorvervoer binnen de openbaarvervoersystemen van die landen nieuw leven in te blazen;

44. wijst erop dat de duurzame ontwikkeling van een Europese vervoersinfrastructuur per spoor niet moet ophouden bij het opzetten van het netwerk, maar ook kostenefficiënte onderhoudsmaatregelen voor de lange termijn moet omvatten; is gezien het belang van onderhoudswerkzaamheden van mening dat een aanzienlijk deel van de financiële middelen moet worden bestemd voor dergelijke maatregelen;

45. onderstreept de gemeenschappelijke voordelen van de Rail Baltica-verbinding als een van de prioritaire projecten van de corridor tussen de Noordzee en de Oostzee, en het grote strategische belang ervan voor alle betrokken lidstaten en voor de hele regio: van Finland (met de mogelijke "Botnische uitbreiding"), via Estland, Letland, Litouwen en Polen naar Duitsland, Nederland en Zuid-Europa; is tevreden met de vooruitgang die is geboekt bij de aanleg en de voorbereiding van het Rail Baltica-project en benadrukt dat goede samenwerking tussen de geïnteresseerde en de betrokken landen cruciaal is om zonder verdere vertraging en terugval te vorderen met het project en elk risico te vermijden dat er geen financiële middelen worden uitgetrokken voor dit project; benadrukt dat de EU-medefinanciering van ongeveer 85 % verloren gaat bij niet-naleving van de regels van de Commissie en dat de toekomstige financieringsvoorwaarden nooit meer zo gunstig zullen zijn als nu; dringt er bij de betrokken landen op aan de rol van de joint venture RB Rail te erkennen en te versterken als het meest geschikte orgaan voor het beheer van een grensoverschrijdend project van deze schaal, gezamenlijke aanvragen voor EU-financiering in te dienen, zowel gezamenlijke als nationale openbare aanbestedingen te organiseren, de projectwerkzaamheden te coördineren en, ten slotte, aan te tonen dat ze kunnen samenwerken;

46. onderstreept, gezien het stagnerende aandeel van het spoor in de Europese markt voor goederen- en passagiersvervoer, hoe belangrijk het Shift2Rail-initiatief is, met name op het gebied van het goederenvervoer, om het concurrentievermogen en de efficiëntie te vergroten; is van mening dat er ook moet worden geïnvesteerd in de kwalitatieve verbetering van het goederenvervoer per spoor; is ingenomen met de gezamenlijke internationale initiatieven van de lidstaten in de regio met het oog op de ontwikkeling en modernisering van spoorweginfrastructuur, zoals de aanleg van de nieuwe vrachtcorridor nr. 11, de zogeheten barnsteencorridor, die de commerciële en industriële centra in Polen, Slowakije, Hongarije en Slovenië met elkaar verbindt door gezamenlijk op te treden bij de toewijzing van verkeerscapaciteit voor internationale goederentreinen; wijst erop dat dergelijke projecten het spoor bevorderen als een internationaal goederenvervoermiddel, de concurrentiekracht van het spoorvervoer stimuleren en ervoor zorgen dat er beter gebruik wordt gemaakt van de bestaande internationale capaciteit voor goederenvervoer;

47. merkt op dat er in het kader van diverse EU-programma's veel financieringsbronnen beschikbaar zijn voor de spoorwegsector; is van mening dat de opname en het doeltreffende gebruik van deze financieringsbronnen essentieel zijn omdat financiële restricties de hoeveelheid overheidsmiddelen die de nationale regeringen kan investeren in de spoorwegen ernstig beperken;

48. vestigt de aandacht op de gebruikelijke toeslagen die in Centraal- en Oost-Europa worden berekend in het grensoverschrijdend regionaal personenvervoer per spoor en die vaak door de spoorwegmaatschappijen worden opgelegd als onderdeel van internationale spoortarieven, waardoor het minder aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van grensoverschrijdende spoorverbindingen;

49. beklemtoont dat de landen van Centraal- en Oost-Europa verbonden moeten worden met het West-Europese net van hogesnelheidstreinen om de concurrentiekracht van het spoorvervoer te versterken en de economische groei in die regio te ondersteunen; roept de Commissie en de lidstaten op grensoverschrijdende projecten voor hogesnelheidsspoorverbindingen in alle TEN-T-corridors aan te moedigen;

50. beklemtoont dat gezamenlijke projecten en investeringen met derde landen – bijvoorbeeld in verbindingen tussen de EU en landen in Azië – moeten worden ondersteund, aangezien zo de weg wordt gebaand voor de aanvullende benutting van het potentieel van de spoorvervoercorridors die zijn gemoderniseerd met behulp van EU-financiering;

Binnenwateren

51. benadrukt het belang van de binnenvaart als een kosteneffectieve en duurzame vorm van multimodaal vervoer en logistiek in de hele EU; meent dat het daarom nodig is de infrastructuur voor passagiers- en goederenvervoer over de binnenwateren te moderniseren en de interoperabiliteit met andere vervoerswijzen te verbeteren;

52. constateert dat Centraal- en Oost-Europa een groot ontwikkelingspotentieel hebben wat betreft binnenwateren en rivier- en zeehavens; is van mening dat dit potentieel alleen kan worden benut met volledige inachtneming van het acquis van de Unie inzake de bescherming van het milieu, de biodiversiteit en het water, en dat het doel om

multimodaal vervoer in de regio te bevorderen kracht kan worden bijgezet door meer nadruk te leggen op het gebruik van havens en spoorwegen;

53. is ingenomen met het opzetten van het Naiades-programma en met de voortzetting ervan middels Naiades II tot 2020, en onderstreept het belang van een Europese strategie en een actieplan voor de binnenwateren;

54. is van mening dat het benutten van multimodaliteit in de havens van binnenwateren cruciaal is voor het economische potentieel ervan; onderstreept het belang van een goed bereikbaar laatste gedeelte van een traject, van treinverbindingen met de daaraan verbonden spoorweginfrastructuur bij terminals van binnenwateren alsmede van vervoersknooppunten in het verzorgingsgebied van havens om gebruikers aan te trekken;

55. benadrukt de rol van de Donau als belangrijkste rivier voor vervoer in de macroregio van de Donau; merkt op dat het potentieel van de regio op het gebied van de binnenvaart verder moet worden benut, en herinnert er dan ook aan dat lidstaten de operabiliteit van de binnenwateren die onder hun verantwoordelijkheid vallen, in stand moeten houden; verzoekt de oeverstaten erop toe te zien dat de Donau te allen tijde bevaarbaar is, hun in 2014 goedgekeurde algemene plan voor het herstel van en het onderhoud aan de vaarwegen ten uitvoer te leggen en tegelijkertijd rekening te houden met de milieuaspecten en bijzondere aandacht te besteden aan het behoud van natuurlijke habitats, het milieu, de biodiversiteit en het water om zodoende duurzame kmo's op het gebied van landbouw, visserij en toerisme in stand te houden en vooruit te helpen; beklemtoont in dit verband dat verbindingen tussen de Oder, de Elbe en de Donau een impuls kunnen geven aan de vervoers- en communicatiecapaciteit van de hele regio op de Noord-Zuidas, als gevolg waarvan nieuwe banen kunnen ontstaan en kmo's tot bloei kunnen komen;

56. spoort de lidstaten aan meer werk te maken van de opwaardering en de totstandbrenging van bevaarbaarheidsklasse IV van de infrastructuur van andere binnenwateren, met name riviertrajecten binnen het TEN-T-kernnetwerk; benadrukt dat de Elbe aanzienlijk moet worden opgewaardeerd om te zorgen voor volledige bevaarbaarheid, die essentieel is voor de corridor tussen de Oriënt en de oostelijke Middellandse Zee; benadrukt dat de Oder moet worden opgewaardeerd naar bevaarbaarheidsklasse IV; wijst ook op het belang van de internationale waterwegen E40 en E70 voor een betere integratie van de Centraal- en Oost-Europese landen in de pan-Europese vervoersroutes via de binnenwateren; beklemtoont dat de totstandbrenging van goede multimodale verbindingen tussen die waterwegen en de corridor tussen de Oostzee en de Adriatische Zee van het TEN-T-kernnetwerk een belangrijke stimulans kan bieden voor het investeringspotentieel van de oostelijke regio's in de EU;

Zeehavens en luchthavens

57. wijst op het potentieel voor de verdere ontwikkeling van aantrekkelijke scheepvaart naar havens in de Oostzee, de Zwarte Zee en de Adriatische Zee in het kader van het concept "snelwegen op zee"; benadrukt dat de capaciteit in de energiesector, met inbegrip van duurzame scheepsbrandstoffen, moet worden uitgebreid en dat er moet worden gezorgd voor efficiënte treinverbindingen naar het achterland van havens;

58. wijst erop dat de duurzame ontwikkeling van havens in de Oostzee, de Adriatische Zee en de Zwarte Zee niet mag worden belemmerd door andere onderzeese infrastructuur; vreest dat vanwege werkzaamheden aan projecten zoals de North Stream investeringen in de regio kunnen worden gehinderd of geblokkeerd, met name in de Baltische regio; staat erop dat onderzeese pijpleidingen moeten voldoen aan de vereisten voor diepgang bij de ingang van havens;

59. is van mening dat zeehavens en luchthavens het meest bijdragen aan de economische ontwikkeling van de Centraal- en Oost-Europese lidstaten als zij knooppunten vormen in een geïntegreerd multimodaal vervoerssysteem en verbonden zijn met hoogwaardige spoorweginfrastructuur;

60. benadrukt dat de noordelijke havens aan de Adriatische Zee nauwer moeten samenwerken door middel van regionale coördinatie om de verkeersstromen van de zeehandel in de noordelijke Adriatische Zee gezamenlijk te bevorderen en om de Italiaanse havens volledig te integreren met de Sloveense (Koper) en Kroatische havens (Rijeka); roept de Commissie in dit verband op de haven van Rijeka op te nemen in de corridor tussen de Oostzee en de Adriatische Zee om te zorgen voor een volledige vervoersverbinding van de noordelijke havens van de Adriatische Zee met Centraal-Europa en de Oostzee;

61. herinnert eraan dat de Commissie in de onlangs ontwikkelde luchtvaartstrategie voor Europa tekortkomingen heeft vastgesteld op het vlak van connectiviteit; stelt echter vast dat de voorgestelde oplossingen een beperkt potentieel hebben, en spoort de Commissie aan om de luchtvaartverbindingen in de EU, en met name in Centraal- en Oost-Europa, in de gaten te houden en om verdere voorstellen uit te werken om de kloof in de toegang tot luchtvaartdiensten te verkleinen; is van mening dat de vliegverbindingen in dit gedeelte van de EU verder moeten worden ontwikkeld aangezien de connectiviteit van de EU-13 7,5 maal zo laag is als die van de EU-15[1]; vindt het zorgelijk dat de infrastructuur van de luchthavens in de regio weliswaar constant gemoderniseerd wordt, maar dat het leeuwendeel van nieuwe vliegroutes uitsluitend gericht is op het Westen; verzoekt de Commissie te analyseren of de desbetreffende wetgeving geschikt is voor het doel, en zo nodig nieuwe initiatieven voor te stellen om te zorgen voor toereikende verbindingen tussen de perifere en de centrale gebieden van Europa;

62. benadrukt dat Centraal- en Oost-Europa beschikken over minder en slechtere luchtverbindingen dan het westelijk deel van de EU; wijst erop dat deze tekortkomingen in de connectiviteit aan het licht kwamen bij een onafhankelijke analyse die op verzoek van de Commissie werd verricht;

63. roept de Commissie op de luchtvaartverbindingen tussen en in de lidstaten te onderzoeken en maatregelen te nemen om de kwaliteit van de luchtvervoersdiensten voor consumenten te verbeteren;

64. wijst op het enorme potentieel van kleine en middelgrote luchthavens op het gebied van de vervoerstoegankelijkheid in Centraal- en Oost-Europa, vooral voor zakenreizigers en toeristen; herhaalt dat de afgelopen jaren in Centraal- en Oost-Europa tal van regionale

[1] Werkdocument van de diensten van de Commissie bij de mededeling van de Commissie "Een luchtvaartstrategie voor Europa" (SWD(2015) 261).

luchthavens zijn aangelegd en gemoderniseerd, maar dat hun potentieel onvoldoende wordt benut door een gebrek aan goede verbindingen tussen die luchthavens en de belangrijkste vervoersroutes; wijst erop dat die luchthavens doeltreffender moeten worden gebruikt met de aanleg van nieuwe weg- en spoorverbindingen;

65. is zich bewust van de uiteenlopende rollen van regionale en lokale luchthavens bij de ontwikkeling van regio's in de Centraal- en Oost-Europese lidstaten en bij de verwezenlijking van economische groei, handel, concurrentievermogen, inclusief mobiliteit en toerisme, en ongehinderde toegang voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit; beklemtoont dat regionale luchthavens sterk bijdragen tot de grotere aantrekkelijkheid van hun regio; blijft erbij dat voor alle nieuwe faciliteiten de vraag naar en het potentieel van vervoer grondig moet worden onderzocht en het gebruik van EU-fondsen strikt beperkt moet worden tot economisch haalbare en duurzame projecten; benadrukt dat de financiële die steun nodig is om de bestaande capaciteiten te verhogen dienovereenkomstig moet worden verstrekt; is van mening dat de rol van de regionale luchthavens groter zal worden als ze beschikken over moderne infrastructuur en een net van verkeersverbindingen (vooral spoorverbindingen) die goed op de regio en het land zijn afgestemd zodat de luchthaven snel kan worden bereikt vanuit verschillende nabijgelegen grote of kleine steden; benadrukt hoe belangrijk het is om bestaande en nieuwe regionale en lokale luchthavens te ontwikkelen die bijdragen tot de economische groei, waaronder in de toeristische sector, in onderontwikkelde en geïsoleerde regio's, door de toegankelijkheid en de connectiviteit te verbeteren, waardoor deze regio's aantrekkelijker worden voor investeringen en beter kunnen concurreren zodat de sociaal-economische ontwikkeling wordt versneld; stelt voor dat de Commissie overweegt een regionaal netwerk van luchthavens te ontwikkelen en zo ook te zorgen voor betere verbindingen in en tussen lidstaten;

° ° °

66. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en het Comité van de Regio's.

TOELICHTING

Kwalitatief hoogwaardige vervoersverbindingen zijn cruciaal voor de economische activiteiten in Europa en voor de levenskwaliteit van onze burgers. Goed bereikbare en naadloos op elkaar aansluitende vervoersnetwerken voor de lokale, regionale, nationale en grensoverschrijdende dimensie van personen- en goederenvervoer zijn onontbeerlijk om de economische, sociale en territoriale samenhang binnen en tussen de lidstaten van de EU te bevorderen.

Op EU-niveau is het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) gericht op de ontwikkeling van een geïntegreerd multimodaal vervoersnetwerk voor de hele EU, waarmee de onderlinge verbindingen en de interoperabiliteit van nationale netwerken en de toegang tot dit netwerk worden bevorderd. Dankzij de in 2013 ingestelde TEN-T-richtsnoeren en de Connecting Europe Facility (CEF) functioneren de voornaamste pijlers voor de tenuitvoerlegging van het EU-beleid inzake vervoersinfrastructuur tot het midden van de jaren 2020 naar behoren. De lidstaten en de EU moeten hun krachten bundelen en nauw samenwerken bij de opzet en uitvoering van de projecten om het strategische kernnetwerk uiterlijk in 2030 en het alomvattende netwerk uiterlijk in 2050 te voltooien.

Doel – De rapporteur denkt dat dit het juiste moment is voor het Europees Parlement om de dynamiek van dit nieuwe TEN-T-proces te behouden en meer werk te maken van de uitdagingen op het vlak van de beschikbaarheid en de connectiviteit van de vervoersinfrastructuur in de lidstaten van het centrale en oostelijke gedeelte van de EU, zodat Estland, Letland, Litouwen, Polen, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Slovenië, Kroatië, Roemenië en Bulgarije beter met elkaar verbonden worden.

Achtergrond – De vervoersinfrastructuur in de lidstaten in dit deel van de EU heeft met voortdurende steun van de EU een verregaande modernisering en aanzienlijke verbeteringen ondergaan, van de periode voorafgaand aan hun toetreding tot nu. Om historische en geografische redenen wordt de nadruk gelegd op projecten waarmee de verbindingen naar en uit de westelijke landen van de EU worden hersteld. Dit is ook een van de gedachtegangen achter de grotendeels oost-westoriëntatie van de vijf corridors van het TEN-T-kernnetwerk, die door Centraal- en Oost-Europese lidstaten lopen: tussen de Noordzee en de Oostzee, de Oostzee en de Adriatische Zee, de Middellandse Zee, de Rijn en de Donau en de Oriënt en het oostelijk deel van de Middellandse Zee.

Ondanks deze vooruitgang blijven er diverse hiaten bestaan in de beschikbaarheid en de connectiviteit van de vervoersinfrastructuur in heel Centraal- en Oost-Europa. Deze hiaten moeten worden opgeheven om de economische groei en werkgelegenheid voor burgers en bedrijven op zo breed mogelijke schaal in stand te houden. Dit is vooral dringend in plattelandsgebieden en in (oostelijke) grensregio's die anders leeglopen. Bovendien moet het behoud van levensvatbare vervoersverbindingen ook worden opgevat als een steeds belangrijker factor bij het vergroten van de stabiliteit en veiligheid van de oostgrens van de EU en op de Westelijke Balkan.

Beleidsmaatregelen – Tegen de hierboven geschetste achtergrond is het duidelijk dat de lidstaten en de Commissie zich in de eerste plaats moeten richten op het aanvullen van ontbrekende schakels, het opheffen van knelpunten en het waarborgen van naadloos op elkaar

aansluitende verbindingen voor zowel passagiers als goederen, waarmee wordt voldaan aan de doelstellingen van het TEN-T. Deze inspanningen om kerncorridors te voltooien moeten echter ook als stimulans dienen voor de ontwikkeling van het alomvattende netwerk, zodat naburige grensregio's daarop aangesloten kunnen worden en de netwerkcorridors kunnen worden geconsolideerd.

Er lijkt nog een extra impuls nodig te zijn om de grensoverschrijdende verbindingen van noord naar zuid tussen de lidstaten in Centraal- en Oost-Europa te verbeteren en tevens de grote gebieden in de meest oostelijk gelegen regio's beter bereikbaar te maken. Dergelijke ontwikkelingen dragen ertoe bij dat de regio's in kwestie zich kunnen aansluiten op het TEN-T-netwerk en dat er nieuwe arbeids- en zakelijke vooruitzichten ontstaan in die regio's. Met het project Rail Baltica is deze behoefte al vastgesteld voor het noord-oosttraject van de corridor tussen de Noordzee en de Oostzee. De Commissie en de lidstaten moeten meer werk maken van deze behoefte door voort te bouwen op de werkzaamheden die al geruime tijd worden uitgevoerd aan het project Via Carpathia en de mogelijkheid te benutten om de corridor tussen de Rijn en de Donau door te trekken richting het noorden van de EU.

Samenwerking en investeringsmiddelen – Aangezien verbeteringen aan de vervoersinfrastructuur aanzienlijke investeringen blijven vergen, is het essentieel dat de lidstaten in Centraal- en Oost-Europa en de Commissie de coördinatie in alle stadia van het vervoersbeleid en de projectplanning opvoeren. Daarnaast is het van belang om alle synergieën op het vlak van financiering tussen de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF), de CEF en de middelen van de Europese Investeringsbank (EIB) en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling (EBWO) ten volste te benutten. Hetzelfde geldt voor het tijdige gebruik van de middelen uit het Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSI), die zijn bestemd voor de nabije toekomst.

Samenwerking in het kader van de macroregionale strategieën van de EU kan met gebruikmaking van een innovatief governancemechanisme bijdragen aan de aanpak van problemen in het vervoersbeleid die niet kunnen worden opgelost door de afzonderlijke lidstaten. Ook ervaringen die zijn opgedaan in met name de strategieën voor de Oostzee, de Donau en de Adriatische en Ionische Zee kunnen worden opgenomen in een mogelijke toekomstige strategie voor het Karpatengebied.

Specifieke kwesties – Het verslag kan ook munitie bieden voor de aanpak van concrete problemen bij de ontwikkeling van de verschillende vervoerswijzen voor vervoer over land, op het water en in de lucht in het centrale en oostelijke deel van de EU, onder andere de bevordering van intermodaliteit via knooppunten en in havens, en de noodzaak om grensoverschrijdende treinverbindingen voor personenvervoer te herstellen. Daarnaast moet worden ingezien dat het potentieel van de regio voor de binnenvaart verder moet worden benut, vooral langs de Donau, en dat de lidstaten zich meer moeten inspannen om te garanderen dat deze binnenwateren altijd bevaarbaar zijn. Er zijn ook uitgelezen mogelijkheden om de scheepvaart naar zeehavens in de Oostzee en in de Zwarte Zee verder te ontwikkelen, niet in de laatste plaats in de energiesector. Er moet echter op worden toegezien dat onderzeese infrastructuur de ontwikkeling van havens niet in de weg staat en voldoet aan de vereisten voor diepgang bij de ingang van havens. Ten slotte moeten regionale en lokale luchthavens, die van belang kunnen zijn om de handel, de mobiliteit en het toerisme op gang te brengen, op realistische wijze worden ontwikkeld.

21.4.2016

ADVIES VAN DE COMMISSIE REGIONALE ONTWIKKELING

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake de verbetering van de aansluiting op en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur in Centraal- en Oost-Europa
(2015/2347(INI))

Rapporteur voor advies: Joachim Zeller

SUGGESTIES

De Commissie regionale ontwikkeling verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

1. vindt dat er van de invoering van thematische doelstellingen een positief effect is uitgegaan om de lidstaten te stimuleren hun investeringsbeleid te richten op de ontwikkeling van hun vervoersinfrastructuur; is van mening dat dankzij de ex-antevoorwaarde om algemene vervoersplannen op te stellen de lidstaten prioriteiten hebben kunnen aanbrengen in hun investeringen op het vlak van vervoer; dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om bij de goedkeuring resp. planning van vervoersinfrastructuur volledig te waarborgen dat de algemene vervoersplannen en de ESIF-investeringen in de vervoerssector beter op het Europees witboek inzake vervoer worden afgestemd wat betreft de kerndoelstellingen; is van mening dat de verantwoordelijke diensten van de Commissie de algemene plannen moeten beoordelen en moeten zorgen voor een follow-up ervan, met name om deze plannen deel te laten uitmaken van een algemene strategie voor duurzame mobiliteit en emissiereductie in de vervoerssector;

2. dringt er bij de lidstaten in Centraal- en Oost-Europa op aan toe te zien op de coördinatie en synergie tussen de bestaande Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF), de Connecting Europe Facility, Horizon 2020, het Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSI) en middelen van de EIB en de EBWO bij de uitvoering van projecten die gericht zijn op het verbeteren van de verbindingen en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur in de regio; brengt in herinnering dat 11 305 500 000 EUR van het Cohesiefonds is overgeheveld naar de Connecting Europe Facility ten behoeve van de vervoerssector in de lidstaten die steun ontvangen uit het Cohesiefonds; onderstreept dat het gebruik van al deze onmiddellijk beschikbare financiering vooral gezien het huidige opnamepercentage voorrang moet krijgen op investeringen door derden als deze investeringen ingegeven zijn door politieke overwegingen in plaats van zakelijke

belangen; moedigt de benutting van het potentieel van Europese particuliere investeringen in de spoorwegsector aan, aangezien dat kan bijdragen aan hogere opnamepercentages en kwalitatief betere vervoersdiensten;

3. roept de Commissie en de lidstaten op over te gaan op een efficiënter gebruik van subsidies in combinatie met financiële instrumenten voor inkomstengenererende grote projecten uit hoofde van de ESIF;

4. verzoekt de Centraal- en Oost-Europese lidstaten om een hoog transparantieniveau en strenge controles te garanderen met betrekking tot het gebruik van deze fondsen en om de informatie over de toewijzing van deze middelen zo snel mogelijk openbaar te maken;

5. benadrukt dat de ESIF gebruikt kunnen worden bij de ontwikkeling van de ontbrekende schakels in de grensgebieden in heel Centraal- en Oost-Europa en bij de versterking van de bestaande infrastructuur om te zorgen voor volledige toegang tot de interne markt en om de economische groei verder te bevorderen; benadrukt in dit verband dat, aangezien vervoer cruciaal is voor regionale ontwikkeling, een adequate en naar behoren gefinancierde lokale infrastructuur een absolute basisvereiste is voor economische, sociale en territoriale cohesie; wijst erop dat er prioriteit moet worden gegeven aan grensoverschrijdende projecten, niet alleen in verband met de belangrijkste trans-Europese netwerken (TEN's) in de regio, maar ook met de ontbrekende schakels, om bestaande knelpunten op te heffen, evenals aan investeringen om de verschillende vervoerswijzen doeltreffender aan elkaar te koppelen; pleit in dit verband voor verdere inspanningen om gemeenschappelijke infrastructuurnormen in te voeren, voornamelijk met betrekking tot de spoorwegen, om de verwezenlijking van de doelstelling van efficiënte interoperabiliteit in heel Europa te versnellen, en benadrukt de noodzaak van een grootschaliger gebruik van en de interconnectie van gecombineerde vervoerswijzen, met name goederenvervoer over de weg en per spoor;

6. verzoekt de Commissie en de lidstaten om de aanbestedingsprocedures te stroomlijnen en te vereenvoudigen, richtsnoeren op te stellen voor publiek-private partnerschappen, te zorgen voor een adequaat kader voor overheidssteun en de vergunningsprocedures te vereenvoudigen teneinde de uitvoering van vervoersprojecten, met name grensoverschrijdende vervoersprojecten, te vergemakkelijken;

7. benadrukt dat de ontwikkeling van vervoerscorridors tussen noord en zuid moeten worden gestimuleerd, zoals de Via Carpathia, onder andere om Noord- en Zuidoost-Europa met elkaar te verbinden, en dat dit de verdere toename van regionale ongelijkheden zou voorkomen; is ingenomen met de inspanningen van de Commissie om de TEN-T-corridors uit te breiden naar de kandidaat-lidstaten van de westelijke Balkan, door de tekortkomingen in hun infrastructuur te verminderen en grensoverschrijdende knelpunten met lidstaten en andere obstakels in verband met de mogelijke uitbreiding van het Schengengebied weg te nemen; dringt er bij de Commissie op aan dit succesvolle model in overweging te nemen, ook in verband met de landen van het Oostelijk Partnerschap; benadrukt met name hoe belangrijk het is de spoorweginfrastructuur en het spoorwegnet te moderniseren en dusdanig in te richten dat dergelijke potentiële obstakels worden opgeheven ten behoeve van heel Centraal- en Oost-Europa; merkt op dat alle bovenstaande inspanningen kunnen bijdragen tot de economische ontwikkeling van de deelnemende landen door nieuwe zakelijke mogelijkheden en werkgelegenheid te creëren

voor kleine en middelgrote ondernemingen, het handelsverkeer te bevorderen en wetenschap, onderzoek en innovatieve technologieën te ondersteunen;

8. spoort de regio's en de lidstaten aan om maatregelen te nemen of voort te zetten waarmee wordt toegewerkt naar milieuvriendelijkere vervoersopties; stimuleert de aanwending van de ESIF voor projecten die gericht zijn op het genereren van vraag naar publieke en duurzamere vervoersopties, bijvoorbeeld aan de hand van vereenvoudigde grensoverschrijdende ticketverkoop en investeringen in systemen voor elektrische oplaadpunten;

9. onderstreept de noodzaak om de investeringen in kwalitatief betere spoorwegen op te schroeven en zo de spoorwegen aantrekkelijker te maken voor passagiers- en goederenvervoer en beter te benutten;

10. constateert dat Centraal- en Oost-Europa een groot ontwikkelingspotentieel heeft wat betreft binnenwateren en rivier- en zeehavens; is van mening dat dit potentieel alleen kan worden benut met volledige inachtneming van het acquis van de Unie inzake de bescherming van het milieu, de biodiversiteit en het water, en dat het doel om multimodaal vervoer in de regio te bevorderen kan worden ondersteund door meer nadruk te leggen op het gebruik van havens en spoorwegen; wijst er in dit verband op dat het belangrijk en nodig is om de vervoerscapaciteit van de binnenwateren op het traject Rijn-Main-Donau te benutten en het spoorwegnet aan te sluiten op de Noordzee-Oostzee-corridor, aangezien dit de belangrijkste route is die Oost- en West-Europa met elkaar verbindt, alsmede de verbindingen tussen de watercorridors van de Oder, de Elbe en de Donau te verbeteren, die de vervoers- en communicatiecapaciteit van de hele regio op de noord-zuidas een impuls kunnen geven;

11. wijst erop dat de verbetering van de onderlinge verbindingen en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur in Centraal- en Oost-Europa een middel is om de doelstellingen van het cohesiebeleid te verwezenlijken, met name wat betreft de gewenste economische ontwikkeling van grensregio's;

12. herinnert de Commissie aan haar verplichting uit hoofde van het witboek van 2011 inzake vervoer tot 2020, waarin zij een plan heeft vastgesteld voor de uitvoering van 40 specifieke maatregelen inzake de ontwikkeling van een concurrerend en zuinig Europees vervoerssysteem; brengt in herinnering dat een van haar langetermijndoelstellingen is om tot 2030 30 %, en tot 2050 meer dan 50 % van het huidige wegvervoer over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water te laten plaatsvinden, waardoor het verkeer in Centraal- en Oost-Europa aanzienlijk zal afnemen;

13. beveelt ten zeerste aan om beter gebruik te maken van bestaand beleid en beschikbare instrumenten voor regionale samenwerking, zoals Europese territoriale samenwerking, Interreg en vooral Europese groeperingen voor territoriale samenwerking, om gezamenlijke projecten op te zetten en uit te voeren die bedoeld zijn om het grensoverschrijdende vervoer tussen regio's te stimuleren en knelpunten weg te nemen; dringt er bij de lidstaten op aan dergelijke oplossingen op lokaal en regionaal niveau te steunen, de aanleg van spoorwegverbindingen in grensregio's sneller te voltooien, ervoor te zorgen dat het gebruik van EU-middelen voldoet aan de algemene doelstellingen, onder andere met het oog op de verbetering van de spoorwegsector, interconnectiviteit en interoperabiliteit, en de lokale spelers en andere belanghebbenden er op transparante wijze

bij te betrekken; pleit voor het gebruik van macroregionale strategieën zoals die voor de Donau, de Oostzee, de Adriatische Zee, de Ionische Zee en de Alpen om transnationale infrastructuurprojecten en de voorbereiding van mogelijke nieuwe macroregionale strategieën in Centraal- en Oost-Europa vooruit te helpen, zoals die voor het Karpatengebied;

14. wijst erop dat de ESIF ook kunnen worden ingezet om de administratieve capaciteit van de bemiddelende organen en begunstigden te vergroten, aangezien anders de steun van de EU voor investeringen in vervoer in de regio misschien niet in goede banen wordt geleid; merkt op dat vooral het steunmechanisme Jaspers hier tot nu toe aan heeft bijgedragen en daarom misschien niet alleen moet worden voortgezet, maar ook in aanmerking moet komen voor een meer permanente, institutionele invulling; wijst erop dat de technische bijstand die door de Europese investeringsadvieshub wordt geboden publieke en particuliere initiatiefnemers van projecten moet helpen een stabiel toevoerkanaal van rijpe en goed gestructureerde projecten tot stand te brengen om langdurig te profiteren van de financiële instrumenten; brengt in herinnering dat de Europese coördinatoren van de kernnetwerkcorridors wel een politiek mandaat hebben, maar over onvoldoende bestuurlijke capaciteit beschikken; verzoekt de lidstaten en de Commissie maatregelen te nemen om het openbaar beheer van deze middelen te stroomlijnen en zo onnodige bureaucratische rompslomp te vermijden;

15. verzoekt de Commissie en de EIB beter samen te werken en hun inspanningen te coördineren om te zorgen voor een brede raadpleging van alle belanghebbenden over de financiering van de vervoersinfrastructuur, de uitwisseling van beste praktijken, de bevordering van financiële instrumenten, het vroegtijdig in kaart brengen van potentiële projecten, en het Europees Parlement hierover regelmatig te informeren; benadrukt dat met de grootste urgentie alle stappen moeten worden ondernomen met betrekking tot projecten die gericht zijn op de verbetering van de onderlinge verbindingen en de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur;

16. onderstreept dat alle inspanningen op het gebied van vervoer in Centraal- en Oost-Europa moeten worden gekenmerkt door een prestatie- en resultaatgerichte werkwijze, en door een methode waarmee wordt gestreefd naar kosteneffectieve oplossingen waarbij rekening wordt gehouden met het milieu en de bestaande infrastructuur wordt behouden, aangezien deze regio in het bijzonder baat zou hebben bij een goede coördinatie van de bovenstaande financiering, niet in de laatste plaats als het gaat om de bescherming van strategische EU-belangen;

17. benadrukt hoe belangrijk het is om een regelmatiger en beter werkend luchtvervoerssysteem te ontwikkelen waarmee kleinere, meer afgelegen lidstaten en grote, centralere steden met elkaar kunnen worden verbonden; wijst erop dat de huidige luchtvaartsystemen niet goed functioneren omdat de verbindingen doorgaans onregelmatig en tijdrovend zijn.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMINGIN DE MEDEADVISERENDE COMMISSIE

Datum goedkeuring	19.4.2016
Uitslag eindstemming	+: 33 –: 3 0: 0
Bij de eindstemming aanwezige leden	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Victor Boştinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Sławomir Kłosowski, Andrew Lewer, Louis-Joseph Manscour, Iskra Mihaylova, Jens Nilsson, Andrey Novakov, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Julia Reid, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Daniel Buda, Salvatore Cicu, Viorica Dăncilă, Andor Deli, Ivana Maletić, Maurice Ponga, Davor Škrlec

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING
IN DE TEN PRINCIPALE BEVOEGDE COMMISSIE

Datum goedkeuring	26.9.2016
Uitslag eindstemming	+: 28 –: 4 0: 2
Bij de eindstemming aanwezige leden	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Daniel Dalton, Werner Kuhn, Davor Škrlec, Patricija Šulin, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Paul Rübig