

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Commissie vervoer en toerisme

4.4.2006

2006/2086(INI)

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie regionale ontwikkeling

inzake het cohesiebeleid ter ondersteuning van groei en werkgelegenheid:
Communautaire strategische richtsnoeren voor 2007-2013
(2006/2086(INI))

Rapporteur voor advies: Zsolt László Becsey

PA_NonLeg

SUGGESTIES

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

1. juicht de mededeling van de Commissie toe als een eerste stap bij het vaststellen van de strategische richtsnoeren voor een cohesiebeleid ter ondersteuning van groei en werkgelegenheid;
2. merkt in dit verband op dat een evenwichtig concurrentievermogen en een policentrische ontwikkeling van de communautaire ruimte, die voorafgaan aan een grotere territoriale samenhang en vertegenwoordigd worden door de drie door de Commissie vastgestelde prioriteiten, namelijk het verbeteren van de duurzame economische aantrekkingskracht van de lidstaten, regio's en steden; het aanmoedigen van innovatie, ondernemerschap en een kenniseconomie; en het creëren van meer en betere banen, niet kunnen worden bereikt zonder efficiënte, geïntegreerde en duurzame transportsystemen, die met de grootst mogelijke steun van de Gemeenschap moeten worden opgezet, met toereikende investeringen ondersteund en ontwikkeld in het kader van de Lissabon-strategie;
3. is het derhalve eens met het feit dat prioriteit moet worden verleend aan de 30 projecten van Europees belang in de lidstaten en regio's die in aanmerking komen overeenkomstig de convergentiecriteria en verwerpt elke poging om het aantal prioritaire projecten te verminderen; betreurt echter het feit dat de investeringen voor transportnetwerken door de EU, zoals voorgesteld door de Europese Raad voor 2007 tot en met 2013, volstrekt ontoereikend zijn voor het verkrijgen van een verbeterde infrastructuur en consequente convergentie en daarom verhoogd moeten worden; dringt er eveneens op aan dat aanvoerroutes voor TEN-projecten steun uit alle financiële instrumenten van het cohesiebeleid moeten ontvangen om de TEN-projecten te laten slagen;
4. erkent het belang van grensoverschrijdende projecten en transnationale samenwerking voor versterkte transnationale integratie, interoperabiliteit en cohesie, die moeten worden aangemoedigd met financiële stimulansen om te voorkomen dat routes binnen de nationale grenzen eindigen, alsmede het belang van grensoverschrijdende projecten die bijdragen tot het verminderen van obstakels zoals natuurlijke grenzen (Alpen en Pyreneeën) en tot de intermodale overgang van het weg- op het spoorvervoer en oplossingen bieden voor problemen als congestie en veiligheid, met name in de sector van het goederenvervoer;
5. verzoekt de EU en de nationale autoriteiten om de belangrijke bijdrage die binnenwateren kunnen leveren niet over het hoofd te zien;
6. is het eens met de Commissie dat bij de selectie van projecten het criterium van het rendement op de investering moet worden gehanteerd door volledig rekening te houden met de plaatselijke en regionale niveaus van economische activiteit en bestaande structurele voorzieningen; erkent in dit verband dat publiek-private investeringssamenwerking alleen haalbaar is waar het niveau van economische activiteit reeds een commercieel rendement op de investering garandeert en deze partnerschappen op transparante wijze vorm wordt gegeven overeenkomstig het economische rentabiliteitsbeginsel in het kader van de strategieën van Lissabon en Göteborg;

7. onderstreept het belang van steun uit het Structuur- en Cohesiefonds voor vervoer in de steden en voorsteden, waaronder nieuwe openbaarvervoerssystemen of herinvestering in bestaande systemen zoals trams, metropolen, geïntegreerde systemen en rijdend materieel die aanzienlijk bijdragen aan de aanpak van sociale en milieuproblemen in stedelijke gebieden en tegelijk duurzaam de economische activiteit bevorderen; is van mening dat om deze strategische doelstelling te halen het begrip “stedelijke gebieden” in de regels van het Fonds moeten worden gedefinieerd;
8. wijst op het belang van duurzaam toerisme in veel regio's, waaronder landelijke regio's, en benadrukt de behoefte aan een geïntegreerde en voldoende gefinancierde strategie voor het openbaar vervoer voor landelijke regio's, regio's in het binnenland en perifere en ultraperifere regio's, vooral zodat ze voordeel kunnen halen uit het cohesiebeleid; wijst eveneens op de belangrijke rol van regionale spoorlijnen en luchthavens voor dit succes;
9. onderstreept de noodzaak om de bestaande specifieke maatregelen in het kader van artikel 299, lid 2 van het EG-Verdrag te versterken teneinde de negatieve gevolgen van de specifieke handicaps van de ultraperifere gebieden te verlichten, met name op het gebied van de "snelwegen op zee" en andere vervoersmogelijkheden, ter vermindering van de extra kosten die voortvloeien uit de ultraperifere ligging van deze regio's ten opzichte van het Europese vasteland.

BEKNOPTE MOTIVERING

Huidige achtergrond van het cohesiebeleid

Als de beslissing van de Europese Raad van 15 december 2005 ongewijzigd blijft, zal dat betekenen dat het voor de periode 2007-2013 beschikbare bedrag voor trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) zal worden verminderd van de 20 miljard euro waarom de Commissie heeft verzocht, tot naar schatting 6 miljard euro. Dit is van belang ten aanzien van het cohesiebeleid omdat de bestaande grote achterstand in projecten zal toenemen als deze bezuiniging ten uitvoer wordt gelegd, aangezien publiek-private samenwerking (PPS) niet het gehele financieringstekort kan compenseren. Wat cohesie betreft is de koopkracht van de nieuwe lidstaten relatief gering, waardoor PPS en andere regelingen moeilijker en gecompliceerder zijn.

Nieuwe financieringsmogelijkheden door de EIB of het EIF, alsmede mogelijke garantieregelingen zouden welkom zijn als de omstandigheden voor investering in zowel de meer ontwikkelde lidstaten als de cohesielanden echt aantrekkelijk zijn.

De EU-15 en EU-10 vergeleken

Er is een betreurenswaardig verschil tussen oude en nieuwe lidstaten in het gebruik van TEN-T. De nieuwe lidstaten deden tot vorige zomer geen beroep op geld van TEN-T, met uitzondering van voorbereidingskosten. Er zijn slechts zeer weinig TEN-T-projecten in alle nieuwe lidstaten en de projecten die er zijn, worden grotendeels gefinancierd door het Cohesiefonds.

Zelfs de bepalingen van nieuwe voorgestelde verordeningen betreffende de niveaus van financiële steun voor elk project zullen niet volstaan om de groeiende achterstand van projecten in de nieuwe lidstaten tegen te houden. Daarom moet nogmaals het belang worden onderstreept van aanvoerroutes in de nieuwe lidstaten om de cohesiedoelstellingen te bereiken. Bovendien moeten punten van samenhang tussen de verschillende TEN's (TEN-T, energie en telecommunicatie) worden bestudeerd om vast te stellen waar synergie mogelijk is, bijvoorbeeld de koppeling tussen vervoer over binnenwateren, zeehavens en netwerken van energieleveranciers.

Openbare diensten en financieringsmogelijkheden

Openbare diensten moeten behouden blijven en verder worden ontwikkeld, en de bijdrage ervan aan de verschillende aspecten van het cohesiebeleid moeten opnieuw worden bestudeerd, zoals de Commissie vervoer en toerisme doet in het kader van het verslag van onze collega Erik Meijer.

Zoals onze collega Markus Ferber in zijn verslag met betrekking tot de postdiensten schrijft, blijft het ook voor het openbaar vervoer een feit dat het “beproefde en geteste financieringsinstrument voor universele diensten in de lidstaten in het verleden de voorbehouden sector was en dat er weinig ervaring is met andere financieringsmodellen”. De Commissie dient dergelijke modellen derhalve gedetailleerd te bestuderen.

Een realistisch evenwicht tussen vervoersvormen

Het vervoer in steden en voorsteden, evenals in afgelegen gebieden met kleine dorpen moet

worden versterkt omdat het uitstekend kan bijdragen aan territoriale en sociale cohesie en tegelijkertijd aan de ontwikkeling en het gebruik van milieuvriendelijke infrastructuren.

Bovendien zou de Commissie wat betreft de tenuitvoerlegging van het cohesiebeleid meer aandacht moeten schenken aan de basisinfrastructuur van vervoer, vooral aan binnenwateren en spoorwegen. Wat de spoorwegen betreft moet er meer nadruk worden gelegd op spoorinfrastructuur en rijdend materieel; in de nieuwe lidstaten zouden kosten voor rijdend materieel niet als operationele kosten moeten worden beschouwd.

Prioriteiten

Het stimuleren van het concurrentievermogen moet de algemene regel zijn bij het ontwikkelen van transportnetwerken, maar dit betekent ook dat de verschillen tussen nieuwe en oude lidstaten voldoende in aanmerking moeten worden genomen. Het zou een fout zijn om de spoorwegen als absolute en algemene prioriteit te beschouwen, aangezien in de nieuwe lidstaten de relatieve achterstand van de wegenbouw veel groter is dan van de spoorwegen.

Er moet grote prioriteit worden verleend aan grensoverschrijdende projecten, in het bijzonder met betrekking tot de uitbreiding en nieuwe nabuurschapprogramma's van de EU; grensoverschrijdende projecten zijn van onschatbare waarde voor de realisering van de ontwikkeling van het transportnetwerk.

Voor TEN-T is een projectfinanciering door de EU van 50% echter te laag. Voor grensoverschrijdende projecten zou deze 70 tot 80% moeten bedragen. Er mag niet worden vergeten dat alle nieuwe lidstaten doorvoerlanden zijn.

Bij de cohesiegerelateerde transportontwikkeling moet er een synergie zijn tussen verschillende communautaire beleidsterreinen, zoals plattelandsontwikkeling, GLB en belasting; er moet in dit verband een speciale belastingaftrek worden verleend voor het gebruik van biodiesel, vooral gezien de gascrisis in Oekraïne. Infrastructuurontwikkeling kan ook alternatieve middelen en methoden van energievoorziening ondersteunen (zoals vloeibaar aardgas).

Met het oog op de regio's moet de aanleg van regionale luchthavens in de nieuwe lidstaten worden bevorderd. In deze landen is de weg- en spoorweginfrastructuur in veel regio's namelijk zo onderontwikkeld dat regionale luchthavens van cruciaal belang zijn. Ze kunnen optreden als drijvende kracht voor de ontwikkeling van het gehele regionale transportnetwerk; het positieve effect op het lokale, regionale, nationale en grensoverschrijdende toerisme moet in dit verband worden onderbouwd.

