



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 06.07.2000
COM(2000) 422 definitief

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

Bevordering van duurzaam vervoer in de ontwikkelingssamenwerking

(door de Commissie ingediend)

INHOUD

Samenvatting	4
1. Inleiding	6
1.1. De plaats van vervoer in de ontwikkelingssamenwerking van de Gemeenschap	6
1.2. Strekking van de mededeling	6
2. Steun van de Commissie en de lidstaten voor vervoer	7
2.1. Beheer van de Gemeenschapsgelden in de ACS-regio	7
2.2. Beheer van de Gemeenschapsgelden in de ALA-, de Middellandse Zee- en NOS-regio	9
2.3. De Commissie als beleidscoördinator	9
2.4. Bilaterale steun van de lidstaten voor vervoer	10
2.5. Wat men van de ervaring heeft geleerd	10
3. Beginselen voor duurzaam vervoer	13
3.1. Gemeenschappelijke ontwikkelingsbeginselen voor vervoer	13
3.2. Beginselen voor het bevorderen van duurzame economische en sociale ontwikkeling	15
3.3. Beginselen voor integratie van de ontwikkelingslanden in de wereldeconomie	16
3.4. Beginselen om bij te dragen aan de strijd tegen armoede	17
4. Een strategie om duurzaamheid te bewerkstelligen	18
4.1. Economisch evenwichtig	19
4.2. Financieel toereikend	19
4.3. Commercieel ingestelde instellingen	20
4.4. Ecologisch verantwoord	22

4.5. Veiligheid en sociale aspecten.....	23
5. De weg voorwaarts	24
5.1. Politieke inzet en participatie van belanghebbenden is een voorafgaande voorwaarde.....	24
5.2. Een sectorale aanpak voor duurzaam vervoer	24
5.3. Intermodaal vervoer stimuleren voor een kosteneffectieve benutting van de voorzieningen	25
5.4. Voor betaalbaar vervoer : commercialisering en privatisering	25
5.5. Meer aandacht voor milieubehoud, veiligheid en sociale factoren	25
5.6. Prioriteiten voor actie van de Gemeenschap en de lidstaten.....	26
5.7. Coördinatie met de lidstaten en andere donors.....	28
5.8. De mededeling is bedoeld om verband te leggen tussen beleid en praktijk.....	28
Bijlage 1 - Uitbetaalde gelden per regio, sector en EOF	29
Bijlage 2 - Steun van de lidstaten voor vervoer	35
Referenties	42

SAMENVATTING

Deze mededeling verschaft de Gemeenschap en haar lidstaten richtsnoeren voor hun steun voor vervoer in de ontwikkelingslanden, teneinde de voornaamste ontwikkelingsdoelstellingen die in het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap zijn vermeld te verwezenlijken. De mededeling schetst dus een omvattende sectorale aanpak die geldt voor alle vervoertakken - wegen, spoorwegen, lucht-, zee- en binnenvaart - alsook voor de diensten om het goederen- en personenverkeer te vergemakkelijken. De aanpak berust op een raamwerk van beginselen om de ruimere ontwikkelingsoogmerken te verwezenlijken en is uitgewerkt in een strategie die duurzaam vervoer zal opleveren dat veilig is en economisch, financieel en institutioneel levensvatbaar, alsook ecologisch verantwoord en sociaal bewust.

De EG-aanpak put uit de ervaring van de Europese Commissie bij haar werk met de EU-lidstaten, de ontvangende landen en andere donors. In de eerste periode vanaf 1963 ging de steun voor vervoer hoofdzakelijk naar de ACS-regio (Afrika, Caribisch gebied en de Stille Oceaan). In de negentiger jaren werd vervoer opgenomen in de ontwikkelingssamenwerking met de landen van de Middellandse-Zee-regio, Azië, Latijns Amerika, en de Nieuwe Onafhankelijke Staten. Nog steeds is de ACS-regio de voornaamste ontvanger van financiële steun in de vervoerssector: de toewijzingen bereiken tegenwoordig bijna 40% van de overeengekomen nationale en regionale indicatieve programma's. Hiermee is de Gemeenschap één van de voornaamste donors in de ACS-regio, naast de Wereldbank.

De sectorale aanpak voor verwezenlijking van de ontwikkelingsdoelstellingen is gebaseerd op de volgende beginselen : vervoer moet voldoen aan de behoeften van de belanghebbenden, veilig, betaalbaar en doeltreffend zijn en het milieu zo weinig mogelijk schade toebrengen. Als bijdrage tot de economische en sociale ontwikkeling moet op de nationale begrotingen een behoorlijk deel voor vervoer worden uitgetrokken, met voorrang voor onderhoud. Voor meer efficiëntie in het vervoer is men aangewezen op partnerschappen tussen de openbare en particuliere sector, terwijl de regering zich vooral met supervisie en regelgeving bezighoudt. De vrije doorstroming van transitoverkeer zal bijdragen aan integratie van de ontwikkelingslanden in de wereldeconomie. Bovendien moet vervoer veilig zijn en aan iedereen, mannen en vrouwen, en vooral arme mensen, mobiliteit, goede dienstverlening en nieuwe kansen bieden.

De strategie voor duurzaam vervoer omvat zowel sectorale als algemene thema's. De economische levensvatbaarheid vereist evenwichtige overheidsuitgaven, eerlijke concurrentie en verantwoorde tarieven. Financiële levensvatbaarheid hangt af van toenemende deelneming van de particuliere sector in de spoorwegen, zee- en rivierhavens en vliegvelden. Maar bij wegen hangt de duurzaamheid ervan af of ze voldoende opbrengen om ze te onderhouden. De institutionele duurzaamheid vraagt om meer autonome spoorwegen, havens en luchthavens, die op commerciële basis kunnen functioneren tot hun uiteindelijke privatisering. Maar bij het beheer van wegen moet men commerciële methoden hanteren. Er zijn specifieke maatregelen nodig om de milieurisico's te reduceren en ongemotoriseerd vervoer te bevorderen. En dankzij doeltreffende en passende middelen moet vervoer in de uiteenlopende behoeften van mensen in plattelands- en stadsgebieden kunnen voorzien.

Voor de Europese Commissie en de lidstaten berust de weg naar de totstandkoming van duurzaam vervoer in de ontwikkelingslanden op politieke inzet en toeëigening door de betrokkenen in de ontwikkelingslanden. Dit is essentieel voor het gezamenlijk beheer van de EG-ontwikkelingssamenwerking. Tevens hangt vooruitgang af van de invoering van een

sectorale aanpak, commercialisering en privatisering, en moeten milieubehoud, veiligheid en sociaal besef centraal staan. Aldus wordt voor het eerst in Gemeenschapsverband voorrang verleend aan het uitstippelen van degelijk beleid en haalbare strategieën, maatregelen om particuliere en openbare vervoerorganen te herstructureren en de bestaande vervoersystemen optimaal te benutten, alvorens tot modernisering en uitbreiding over te gaan. Deze acties, gecombineerd met bredere coördinatie met de lidstaten en andere donors door de Commissie, zullen de ontwikkelingslanden helpen een gemeenschappelijke aanpak voor duurzaam vervoer op te bouwen om effectief bij te dragen aan hun ontwikkeling.

1. INLEIDING

Vervoer is opperbelangrijk voor ontwikkeling. Betaalbare fysieke toegang tot werk, gezondheidszorg, onderwijs en andere sociale voorzieningen is essentieel voor het welzijn van de bevolking in plattelands- en stadsgebieden. Behoorlijke toegang is essentieel voor economische groei en handel, en bevordert integratie. In veel ontwikkelingslanden en vooral de minst ontwikkelde onder hen, legt de slechte toestand in de vervoersector echter nog steeds een rem op de ontwikkeling. Door de hogere bevolkingsaanwas in deze landen trekken veel meer mensen naar de stad en neemt de vraag naar vervoer hand over hand toe. Steun voor vervoer komt dan ook in de EG-ontwikkelingssamenwerking met de landen van Afrika, het Caribisch gebied en de Stille Oceaan (ACS) vooraan, alsook, zij het in mindere mate, in de samenwerkingsovereenkomsten met de landen van Azië en Latijns-Amerika (ALA), de Middellandse Zee-regio en de Nieuwe Onafhankelijke Staten (NOS). De bevordering van duurzaam vervoer draagt aldus bij aan verwezenlijking van de ontwikkelingsdoelstellingen van die landen en van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (het EG-Verdrag).

1.1. De plaats van vervoer in de ontwikkelingssamenwerking van de Gemeenschap

Artikel 177 van het EG-Verdrag beschrijft de algemene ontwikkelingsdoelstellingen van de Gemeenschap en de rol die het vervoer speelt om aan de verwezenlijking daarvan bij te dragen :

- door handelsverkeer mogelijk te maken en alle leden van de samenleving in staat te stellen zich te verplaatsen draagt het vervoer bij aan "*het bevorderen van duurzame economische en sociale ontwikkeling*";
- door integratie tussen en binnen landen te vergemakkelijken en ingesloten landen met regionale en internationale handelsroutes te verbinden speelt vervoer een sleutelrol in "*de integratie van de ontwikkelingslanden in de wereldeconomie*";
- door de armen beter in staat te stellen zich te verplaatsen en door het scheppen van werkgelegenheid draagt het vervoer bij aan "*de campagne tegen armoede*"

De ontwikkelingsoogmerken van Gemeenschap worden weerspiegeld in haar samenwerkingsovereenkomsten met de ontwikkelingslanden, en de rol van vervoer bij de verwezenlijking van deze oogmerken is uiteengezet in het nationale indicatieve programma van elk land en in de regionale indicatieve programma's. Deze programma's zijn de vrucht van een intensieve dialoog tussen de Europese Commissie, het ontvangende land en de lidstaten. Tussen de voornaamste belanghebbenden heerst dus algemene overeenstemming inzake coherente oogmerken voor vervoer in de ruimere ontwikkelingscontext.

1.2. Strekking van de mededeling

Het woord vervoersysteem wordt in deze mededeling gebruikt als algemene term die zowel infrastructuur, diensten en regelkaders omvat voor alle vervoertakken - weg, spoor en luchtvervoer, zee- en binnenvaart. Onder infrastructuur verstaat men de fysieke verbindingen tussen grote steden en regio's, en tussen en binnen grote en kleine steden en dorpen, alsook verkeersroutes tussen landen. Diensten omvatten alle vervoermiddelen die de openbare en particuliere sector ter beschikking stellen voor de mobiliteit van mensen en het vervoer van goederen. Regelkaders zijn de wetten en voorschriften voor de veilige werking van al het

vervoer in nationaal en regionaal verband. De mededeling is bedoeld voor de ontwikkelingslanden die met de Gemeenschap overeenkomsten voor ontwikkelingssamenwerking hebben gesloten. Dit zijn de landen van Afrika, het Caribisch gebied en de Stille Oceaan, Azië en Latijns-Amerika, het Middellandse-Zeegebied en de Nieuwe Onafhankelijke Staten, maar niet de Phare-landen, Obnova, Rusland, Oekraïne, Belarus en Moldavië.

Deze mededeling bouwt voort op de lessen die de Gemeenschap uit haar ervaring met de vervoersector, hoofdzakelijk in de ACS-landen, heeft geleerd. In die landen is de vraag naar vervoer groter, maar zijn de middelen schaarser, dan in andere ontwikkelingsregio's. De steun voor stadsontwikkeling in Azië, Latijns-Amerika en het Middellandse-Zeegebied levert aanvullende ervaring op. Onze ervaring met vervoer in het Middellandse-Zeegebied verhoogt onze kennis over regionale integratie, en de technische bijstand aan de NOS-landen versterkt onze kennis over vervoer. Deze wereldwijde, alle vervoertakken omvattende vraag heeft de invoering van een sectorale aanpak voor vervoer gestimuleerd.

De mededeling sluit aan bij de mededelingen over "liberalisering van de scheepvaart in West- en Centraal-Afrika en de oogmerken van het ontwikkelingsbeleid van de Gemeenschap" en "het Euro-mediterraanse partnerschap in de vervoersector" en "het gemeenschappelijk vervoersbeleid: duurzame mobiliteit - vooruitzichten voor de toekomst". Bij de strategie om de huidige mededeling in de praktijk te brengen zullen vooraanstaande belanghebbenden in talrijke landen betrokken zijn. De weg die voor ons ligt versterkt dus de coherentie en complementariteit tussen de Gemeenschap, haar lidstaten en andere donors.

2. STEUN VAN DE COMMISSIE EN DE LIDSTATEN VOOR VERVOER

In de Gemeenschapssteun voor vervoer in ontwikkelingslanden overheerst de ACS-regio in verhouding tot de andere ontwikkelingsregio's. Sinds 1963 zijn de wegen- en spoornetten in de ACS-landen uitgebreid om aan de economische en sociale behoeften te voldoen; er zijn regionale verkeersroutes aangelegd om de binnenlandse en internationale handel te vergemakkelijken. In Azië en Latijns-Amerika is de steun voor vervoer een ondergeschikt element van de EG-ontwikkelingssamenwerking, ofschoon bevordering van samenwerking in de zeevaart en verbetering van de veiligheid in de luchtvaart de laatste tijd een belangrijke plaats zijn gaan innemen in de vervoersteun aan Azië. Het in 1998 gelanceerde initiatief voor de Middellandse-Zeeregio is gericht op de totstandkoming van een geïntegreerd lucht-zeevervoerssysteem, gekoppeld aan doeltreffende vervoersnetten over land. Bij de steun voor vervoer in de NOS, die in 1991 werd gelanceerd, streeft men naar doelmatig gebruik van de bestaande vervoernetten en naar transformatie van het vervoer om aan de eisen van een markteconomie te voldoen.

2.1. Beheer van de Gemeenschapsgelden in de ACS-regio

De Gemeenschap heeft haar steun voor vervoer uitgebreid van aanvankelijk 18 tot 71 ACS-landen. Eerst steunde de Gemeenschap 18 landen in het kader van de eerste Overeenkomst van Yaoundé van 1963, toen 46 landen in het kader van de eerste Overeenkomst van Lomé van 1975, en tegenwoordig 71 landen in het kader van de huidige, vierde Overeenkomst van Lomé van 1995. Tijdens het achtste Europees Ontwikkelingsfonds (EOF) heeft de financiële steun voor vervoer bijna 40% van de nationale en regionale indicatieve programma's bereikt, in totaal ruim 2 miljard euro. Dankzij deze hoge bedragen is de Gemeenschap een van de voornaamste donors in de ACS-regio geworden; de andere grote donor is de Wereldbank.

De Commissie heeft in de sector ruime ervaring opgedaan in een uitgestrekt geografisch gebied. Haar activiteiten bestrijken wegen, spoorwegen en havens, alsook steun voor luchthavens en veiligheid in het luchtverkeer, in het kader van projecten en programma's in vrijwel alle 71 ACS-landen. In de afzonderlijke landen hebben de delegaties van de Commissie in de sector goede werkrelaties opgebouwd. Het succes van de Gemeenschapssteun werd erkend in een recente onafhankelijke studie, waarin aan door de Commissie beheerde vervoersprojecten het hoogste cijfer werd toegekend.

De activiteit van de Commissie in de vervoersector blijft toenemen, want meer dan 30 landen hebben vervoer opgenomen in hun nationale indicatieve programma's voor het achtste EOF. Al doende heeft de Commissie goed inzicht gekregen in de vervoersproblemen van deze landen, en ziet zij dus duidelijker in welke richting duurzame oplossingen kunnen en moeten worden gezocht.

Tabel 1		Financiering (in duizend euro) van vervoer in de ontwikkelingsregio's					
	Regio	1975-80	1980-85	1985-90	1990-95	1995-2000	Totaal
Wegen	ACS ¹	426.700	522.600	1.177.800	1.329.500	±2.250.000 ²	5.855.200
	Azië			p.m. ³	p.m. ³		
	Latijns-Amerika		5.300	10.000	6.900	2.500	24.700
	MED					30.000	30.000
	NOS				6.300	15.400	21.700
Spoorwegen	ACS			151.400	54.300	p.m. ⁴	205.700
	Azië						
	Latijns-Amerika						
	MED				11.200	17.700	28.900
	NOS						
Zeevaart	ACS			201.500	148.600	p.m. ⁴	372.100
	Azië					1.000	1.000
	Latijns-Amerika				300	400	700
	MED					8.500	8.500
	NOS				14.000	13.800	27.800
Luchtvaart	ACS			157.200	148.600	p.m. ⁴	305.800
	Azië					700	700
	Latijns-Amerika						
	MED						
	NOS				24.300	18.600	42.900

1. Tot 1995 staan de cijfers voor betalingen en vanaf 1995 voor toewijzigingen uit financieringsbronnen.

2. De toewijzingen 1995-2000 voor vervoer in de ACS-regio bereiken tot dusverre ongeveer 2,25 miljard euro, bijna uitsluitend voor wegen.

3. Van 1985-1995 waren de betalingen voor wegen in Azië te verwaarlozen, en zijn weergegeven door een "pour-memoire".

4. De toewijzigingen 1995-2000 voor andere vervoertakken dan het wegvervoer zijn in de ACS-regio te verwaarlozen, en weergegeven door een "pour-memoire".

De financiële steun voor vervoer (zie tabel 1 en bijlage 1) is aan de toenemende hand en de Gemeenschap is en blijft een vooraanstaande donor in de ACS-regio. Voor het beheer van deze veelheid aan vervoersprogramma's heeft de Commissie in haar hoofdkantoor omvattende systemen voor planning, projectbeheer en financiering opgezet, die worden ondersteund door professionele deskundigen die in haar delegaties gedecentraliseerde beheerfuncties vervullen.

2.2. Beheer van de Gemeenschapsgelden in de ALA-, de Middellandse Zee- en NOS-regio

In Azië zijn de activiteiten van de Commissie in de vervoersector gering, vergeleken met de 1 miljard euro die daar sinds de zeventiger jaren aan plattelandsontwikkeling en milieubehoud zijn gespendeerd. De kwesties van samenwerking in de zeevaart en veiligheid in de luchtvaart kwamen in de negentiger jaren op en werden met ongeveer twee miljoen euro gesteund. Het stedelijk vervoer ontvangt steun in het kader van het Urbs-Azië-programma, met een financiering van 26,2 miljoen euro over drie jaren (1996-1999). Urbs-Azië zet duurzame partnerschappen op tussen Europese en Aziatische steden, die in decentraal verband werken aan een beter leefmilieu in grote en kleine steden.

Steun voor vervoer bezet een ondergeschikte plaats in de EG-ontwikkelingssamenwerking in Latijn-Amerika. De steun voor wegen is sinds het begin van de tachtiger jaren van wisselende omvang, en de laatste tijd gaan kleine bedragen naar zeevaartactiviteiten. Essentiële vervoerkwesties bij het beheer van verstedelijking en mobiliteit worden gesteund door het Urb-LA-programma uit zijn begroting van 21 miljoen euro (1996-2000). Urb-LA brengt Europese en Latijns-Amerikaanse steden bij elkaar, en dat is bevorderlijk voor gedecentraliseerde besluitvorming en deelneming van de civiele maatschappij in het streven naar een algehele verbetering in de levensomstandigheden.

Het Euro-Mediterraanse vervoerforum, dat in het kader van het Barcelona-proces is opgezet om regionale samenwerking op vervoergebied te vergemakkelijken, beoogt een modern, multimodaal lucht-zeevervoersysteem op te zetten. Hiervoor is nodig: betere werking van de havens en luchthavens, afschaffing van beperkende praktijken, vereenvoudigde procedures, versterking van de veiligheid in de lucht- en zeevaart, naleving van de internationale milieunormen en toepassing van verkeersbeheersystemen. Bovendien moeten de Oost-West-verbindingen over land worden uitgebreid en koppelingen met de Trans-Europese netten worden gelegd.

Het Forum geeft voorrang aan betere werking van de havens, optimale verbindingen tussen de wegen- en spoorwegnetten en modernisering van het luchtverkeer. De verwezenlijking van dit regionale vervoersysteem vereist hervorming van de strategieën in de vervoersector, verbetering van de multimodale logistiek van de vervoerketens en regelgeving die concurrentie bevordert.

De vervoersteun van het TACIS-programma is gericht op liberalisering van het vervoer en de inschakeling van de particuliere sector in vervoeractiviteiten. Voor de verwezenlijking van deze doelstellingen is 153,6 miljoen euro uitgetrokken, of ongeveer 5% van de totale kredieten voor alle vervoertakken, zoals tabel 1 laat zien. Met dit bedrag worden activiteiten gefinancierd die beogen de werking van de veel te grote infrastructuurnetten te verbeteren en de overheidsrol te verleggen van vervoeractiviteiten naar regulering.

2.3. De Commissie als beleidscoördinator

Door haar vele activiteiten op vervoersgebied is de Commissie in een goede positie om te werken aan een consequente, samenhangende aanpak voor de Gemeenschapssteun aan deze sector. Daarom houdt zij zich actief bezig met beleidscoördinatie, zoals artikel 180 van het EG-Verdrag haar opdraagt. Voorbeelden van belangrijke coördinatie-initiatieven zijn onder meer:

- In 1991 organiseerden de Commissie en de Wereldbank gezamenlijk een donorconferentie over wegenonderhoud in Subsahara Afrika, die een gedragscode voor donors opleverde.

Deze code benadrukt de beginselen van het Initiatief voor Wegenonderhoud (thans wegenbeheer), het RMI, en versterkt het overleg- en coördinatieproces tussen gevers en ontvangers..

- Om de efficiëntie en doelmatigheid van haar vervoersteun te verbeteren ontwikkelde de Europese Commissie een sectorale aanpak die is uiteengezet in de richtsnoeren voor de vervoersector - "naar een duurzame infrastructuur: een sectorale aanpak in de praktijk". De Europese Commissie ontwikkelde deze richtsnoeren in overleg met de lidstaten en publiceerde ze in 1996.
- De Commissie fungeert als secretariaat van het in 1998 opgerichte vervoerforum van het Euro-Mediterraanse partnerschap. Het Forum bevordert het doorgeven en verspreiden van kennis en assisteert bij het opzetten en uitvoeren van actieplannen voor vervoer.
- De Commissie leidt vervoercoördinatievergaderingen in talrijke ontwikkelingslanden en periodieke sectorbijeenkomsten met de lidstaten in haar hoofdkantoor.

Deze belangrijke evenementen worden aangevuld met actieve deelneming aan het RMI en andere onderdelen van het vervoerbeleidsprogramma voor Subsahara-Afrika, een gezamenlijke onderneming van de Commissie, de Wereldbank, verscheidene lidstaten en andere donors.

2.4. Bilaterale steun van de lidstaten voor vervoer

Het merendeel van de lidstaten ondersteunt de vervoersector om bij te dragen aan verlichting van de armoede en aan economische en sociale ontwikkeling. De landen die zich vooral met ontwikkelingslanden bezighouden zijn Oostenrijk, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Italië, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Nederland richt zich vooral op ongemotoriseerd vervoer op het platteland en in de steden, en vervoer over de binnenwateren. De Duitse steun vertoont waarschijnlijk de grootste geografische spreiding, en Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk concentreren zich op hun voormalige koloniën. Zo komt het dat de lidstaten hun activiteit vooral ontplooien in de ACS-landen.

In hun aanpak ligt de nadruk op de behoefte aan duurzame vervoersystemen die aan de eisen van de economie voldoen en de weg banen voor sociale ontwikkeling, in het bijzonder voor arme bevolkingsgroepen. Dergelijke benaderingen vragen om meer inspraak van de samenleving in de besluitvorming en sterkere deelneming van de particuliere sector aan de totstandkoming en het beheer van doelmatige vervoersinfrastructuur en -diensten. De roep om meer efficiency komt tot uiting in het streven naar decentralisering, herstructurering van vervoersorganen en als gevolg daarvan een nieuwe rol voor de overheid. Een en ander betekent ook dat men van vervoersgebruikers en -consumenten voldoende geld moet loskrijgen om op ecologisch verantwoorde wijze te kunnen en blijven werken.

Nu talrijke lidstaten, de Europese Commissie, de Wereldbank en andere donors naast elkaar in verscheidene landen werken komt er steeds meer behoefte aan coördinatie tussen donors en met de regering. De lidstaten staan volledig achter dit proces en willen graag dat de ontvangende instanties de leiding nemen bij het coördinatieproces, dat de lidstaten helpt bij het uitstippelen van hun vervoerstrategie in de ontwikkelingslanden (zie bijlage 2).

2.5. Wat men van de ervaring heeft geleerd

Evaluaties van de ervaring die men bij de samenwerking met de lidstaten, ontvangende landen en andere donors heeft opgedaan levert allerlei waardevolle inzichten op betreffende de rijk

geschakeerde problemen die veel landen beletten om doeltreffende vervoerssystemen op te zetten en in stand te houden. Deze problemen gaan van beleid, economie en financiën tot beheer, werkwijze en regelgeving. De Commissie heeft al deze kwesties onderzocht tijdens een uitgebreide evaluatie van haar vervoersactiviteiten waarmee zij in 1993 begon. Ofschoon de evaluatie gericht was op de ACS-regio zijn de conclusies eveneens van toepassing op andere regio's die soortgelijke politieke en economische omstandigheden hebben ondergaan. De voornaamste problemen en de conclusies die men daaruit heeft getrokken om onze Gemeenschapsactiviteiten duurzamer te maken zijn in het kort:

2.5.1. Het beleid niet op het aanbod afstemmen, want dat leidt tot bovenmaatse vervoerssystemen

Dit gebeurt wanneer bij het opknappen van wegen veel te hoge normen worden toegepast zonder acht te slaan op de economische en sociale prioriteiten. Ook zijn spoorwegdiensten voortgezet zonder voldoende op de commerciële consequenties te letten. Havens zijn gemoderniseerd op basis van onrealistische verwachtingen met betrekking tot de groei van de handel en luchthavens zijn veel te groot ontworpen om een grandioos beeld te geven van het land. Vaak ontbrak het geld om dergelijke veel te grote vervoersnetwerken te onderhouden. Het gevolg was snel aftakelende wegen, een slinkend aandeel van de spoorwegen in het vrachtvervoer en een onefficiënte havenservice zodat de scheepvaartlijnen overliggelden moesten gaan betalen. Sterk gereduceerde diensten en minder passagiers hebben de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen aan de rand van commercieel bankroet gebracht.

2.5.2. Zorg ervoor dat krappe financiën niet leiden tot lage prioriteit voor onderhoud

Een begrotingssituatie met hoge schulden die vaak 30% van de exportopbrengsten opslokken, en met weinig economische groei, werkt ook door in de vervoersector. In deze financieel benarde omstandigheden laten bewindslieden maar al te vaak modernisering en uitbreiding en vervanging van uitrusting voorgaan op het onderhoud van infrastructuur en diensten. Bovendien zijn de kredieten die voor werking en onderhoud worden uitgetrokken meestal ontoereikend en wordt in beslissingen betreffende het toekomstige beheer niet voldoende rekening gehouden met de gevolgen van het uitstel van onderhoud. Voor elke euro die niet aan onderhoud wordt besteed stijgen bijvoorbeeld de bedrijfskosten voor weggebruikers met 3 euro. Zonder voldoende onderhoud takelen de nationale vervoersinfrastructuren en -diensten snel af, tot er niets anders meer op zit dan de zaak te vernieuwen of te vervangen.

2.5.3. Voor een meer doeltreffende werking van de vervoerssystemen moet de invloed van de openbare sector worden gereduceerd

Wanneer vervoerssystemen toebehoren aan en beheerd worden door allerlei verschillende overheidsinstanties leidt dit vaak tot allerlei bestuurlijke wantoestanden, zoals door politieke overwegingen bepaalde prijzen en tarieven, indirecte subsidiëring van diensten, en bescherming van binnenlandse ondernemers via reglementen. Openbare vervoersmaatschappijen worden vaak geteisterd door overlappende functies, loonbeperkingen, ongemotiveerd personeel, slechte relaties met de klant, corruptie en vakbondsconflicten. Zelfs op het gebied van de regelgeving, duidelijk een overheidstaak, schieten de openbare instanties tekort bij de toepassing en handhaving van voorschriften, bijvoorbeeld voor de afgifte van rijvergunningen, het testen en beladen van voertuigen en de veiligheidsnormen voor spoorwegen en de burgerluchtvaart. Bovendien zijn deze instanties laks bij het toepassen van de voorschriften betreffende vergunningen voor diensten en jaarlijkse inspecties van de openbare vervoersmaatschappijen. Al deze factoren dragen bij aan een scheve verdeling van

de toewijzingen tussen vervoerstakken, verhinderen concurrentie, en verhogen de kosten voor gebruikers en klanten.

2.5.4. Streef naar regionale integratie van vervoer om de handel te vergemakkelijken

Inconsequenties in en slechte toepassing van het regelkader voor intraregionale en internationale handel, transitoverkeer en procedures aan de grensposten, zijn hinderlijk voor het handelsverkeer. Tijdrovende douaneformaliteiten, stapels documenten, slecht beheer en corrupte praktijken maken de kosten onnodig hoog. Het eindresultaat is hogere consumentenprijzen en aantasting van de exportmarges en -stimulansen. Deze prijs- en kostenmarges zijn veel hoger in Subsahara-Afrika dan in andere ontwikkelingsregio's. De handel blijft achter in de concurrentie en kan zich niet goed uitbreiden vanwege onvoldoende samenwerking tussen de regionale organisaties die aan economische integratie moeten werken en de nationale instanties op dat gebied.

2.5.5. Dure vervoerdiensten reduceren zodat de handel beter kan concurreren

De vrachtkosten, met name in het zeevervoer, zijn in de landen van Subsahara-Afrika (SSA) driemaal zo hoog als in andere ontwikkelingsregio's. Dit komt omdat men nationale scheepvaartmaatschappijen (die vaak niet eens bestaan) wil beschermen, en ook omdat men deviezen wil besparen. Inmiddels zijn de vracht- en verzekeringskosten tijdens de periode 1970-1990 gestegen van 11 tot 15%. Tussen de landen afzonderlijk bestaan grote verschillen: de nominale vrachttarieven liggen in West-Afrika gemiddeld 60% hoger dan in Oost- en Zuidelijk Afrika. Alles bij elkaar waren de vracht- en verzekeringskosten goed voor ongeveer 25% van de waarde van de export uit éenderde van de SSA-landen. Ook het binnenlands vervoer is tweemaal zo duur vanwege tijdrovende procedures en diensten in de havens, ingewikkelde papieren als dekmantel voor corrupte praktijken, en in sommige landen onvoldoende concurrentie tussen transporteurs en dienstverleners in het vervoer. Door al deze problemen zijn de prijzen moeilijk voorspelbaar, stijgen de kosten en wordt concurrentie bemoeilijkt. Wanneer men echter besluit tot liberalisering en bevordering van concurrentie gaan de vervoerskosten al snel omlaag.

2.5.6. De milieuproblematiek in het vervoersbeleid opnemen

Ofschoon in ontwikkelingslanden minder mensen een auto hebben, is de luchtvervuiling in sommige steden daar erger dan in het Westen. Het automobielerkeer, een grote vervuiler, veroorzaakt wel 90% van de koolmonoxide- en looduitstoot, tweederde van de stikstofoxiden en koolwaterstoffen en het gros van de zwevende deeltjes in de stadsgebieden. De vervuiling wordt nog bevorderd door gebrekkige toepassing van de voorschriften inzake onderhoud van voertuigen, brandstoffen van slechte kwaliteit, slecht onderhouden motoren, gebrekkige ruimtelijke ordening en verkeersmanagement. Ook bij het runnen en onderhoud van de vervoerssystemen doet men te weinig om de emissieniveaus en de lawaai- en stofhinder af te zwakken, die op het platteland al erg genoeg zijn maar in de steden nog veel erger.

2.5.7. Minder ongelukken om de samenleving en het milieu minder te belasten

In de ontwikkelingslanden zijn verkeersongelukken op de weg de op een na grootste doodsoorzaak in de leeftijdsgroep van 5 tot 44 jaar. Arme mensen, die het toch al zo moeilijk hebben, hebben driemaal meer kans bij een verkeersongeluk om het leven te komen dan mensen in de middelhoge inkomensgroep. De daaraan verbonden economische kosten bereiken ongeveer 1% van het BBP. Deze ontstellende cijfers zijn het rechtstreekse gevolg van gebrekkige toepassing van de voorschriften betreffende veiligheid op de weg en

voertuigen in goede staat, en van een laakbare mentaliteit en roekeloos rijgedrag bij bestuurders.

Spoorwegongelukken komen vaker voor dan de in de ontwikkelde landen, dus is er meer schade aan de rails, het rollend materieel en de vracht. Bij ongelukken met personentreinen is het aantal gewonden veel groter. Scheepsongelukken worden zelden gemeld, behalve wanneer er veel doden vallen, en de omvang van de milieuschade blijft grotendeels onbekend. Deze ongelukken gebeuren doordat men zich niet houdt aan de veiligheidsvoorschriften voor de scheepvaart en de internationale zeevaartovereenkomsten. In veel landen voldoet de veiligheid in het luchtverkeer niet aan de internationale normen en is het aantal ongevallen dus zeer hoog : in Subsahara-Afrika bijvoorbeeld is het 33 maal zo hoog als binnen de Gemeenschap.

2.5.8. Het gebruik van arbeidsintensieve methoden aanmoedigen

Door bij bouw en onderhoud allerlei grote machines en uitrusting te gebruiken schept men weinig werkgelegenheid voor ongeschoolde en halfgeschoolde werkers in landen met een overvloedig aanbod van arbeidskrachten. Bovendien zijn de huidige methoden niet bevorderlijk voor gelijke kansen op werk voor mannen en vrouwen, terwijl in 22% van de gezinnen in Afrika een vrouw aan het hoofd staat, en in streken waaruit veel mannen geëmigreerd zijn wel 60%. Bij de bouw en vooral het onderhoud worden niet genoeg vaste banen geschapen.

2.5.9. De verkeerscongestie verlichten om de stedelijke economieën in staat te stellen zich uit te breiden

Ofschoon in de ontwikkelingslanden minder mensen een auto bezitten groeit het verkeer in de steden daar sneller dan elders. Door de files kan het verkeersstelsel niet goed werken, stijgen de kosten en worden de goederen en diensten minder concurrerend. Daardoor wordt het steeds moeilijker om industrieën en dienstverleningsbedrijven in de steden, die voor meer dan de helft aan een BBP bijdragen, uit te breiden. Indien er geen wijzigingen komen in het stadsbeleid zullen deze problemen zich naar alle waarschijnlijkheid ook op andere gebieden voordoen, met als gevolg dat de werkloosheid en de sociale spanningen hoog oplopen.

3. BEGINSELEN VOOR DUURZAAM VERVOER

In het kader van de ruimere ontwikkelingsoogmerken wordt voor vervoer een sectorale benadering gebezigd. Deze aanpak geldt voor alle netwerken - wegen, spoorwegen, havens en luchthavens - alsook voor de diensten die het goederen- en personenvervoer moeten vergemakkelijken. Daarom wordt hier een raamwerk voorgesteld dat zowel gemeenschappelijke ontwikkelingsbeginselen voor vervoer omvat als beginselen voor de bevordering van economische en sociale ontwikkeling, integratie van de ontwikkelingslanden in de wereldeconomie en bestrijding van de armoede.

3.1. Gemeenschappelijke ontwikkelingsbeginselen voor vervoer

De beginselen met betrekking tot de bijdrage van vervoer aan ontwikkeling zijn :

3.1.1. Vervoer moet met alle belanghebbenden rekening houden

De vervoerspolitiek en -plannen moeten volledige oplossingen bieden voor de vervoersproblemen van de belanghebbenden. Hoe eenvoudig of ingewikkeld de oplossing ook

is, zij moet in overleg met de belanghebbenden worden uitgestippeld en geconcretiseerd. Om de belanghebbenden in het gehele land bij elkaar te brengen moeten de voornaamste overheidsdepartementen, de vertegenwoordigers van de vervoersgebruikers, de kamers van koophandel, de boerenbonden en de plaatselijke gemeenschappen worden ingeschakeld. Ook de financiers en donors moeten bij deze dialoog worden betrokken. Indien er constant overleg wordt gevoerd krijgen de mensen vertrouwen en gaan zij zich eigenaar voelen van de vervoerssystemen.

Met het oog op de regionale vervoersbehoeften moeten geregeld bijeenkomsten worden georganiseerd binnen vaste samenwerkingsorganen en door middel van regionale vervoersconferenties. Door het overleg tot de gehele regio uit te breiden kan men ingaan op de problemen van ingesloten landen die afhankelijk zijn van doorgangslanden, en van kleine eilanden die aangewezen zijn op grotere eilandengroepen of op landen van het vasteland. Dergelijke conferenties vormen een bijdrage aan optimale investeringen in transportroutes.

3.1.2. Doelmatige werking van het vervoer hangt af van commercialisering en privatisering

De regeringen moeten streven naar commercialisering en uiteindelijk privatisering van de "particuliere goederen van het vervoer" (of goederen met sterke particuliere kenmerken), en een commerciële aanpak bezigen bij het runnen van de "openbare goederen van het vervoer" (of goederen met sterke openbare kenmerken). Private goederen zijn vervoersdiensten als openbaar stedelijk vervoer, tolwegen, spoor-, haven- en luchthavendiensten met gecontroleerde toegang voor de gebruiker. De infrastructuur van spoorwegen, havens en luchthavens, die tot op zekere hoogte schaars is en waar de toegang tot het netwerk onder controle staat, kan ook veel kenmerken van private goederen vertonen. Een efficiënte en professionele exploitatie van deze voorzieningen door middel van geloofwaardig management en met respect voor de marktomstandigheden is cruciaal. De eigendomskwestie is van minder belang. Wegen kunnen in de regel als openbare goederen worden beschouwd, want de toegang voor de gebruiker kan niet worden gecontroleerd indien het verkeer niet bijzonder druk is. Daarom kunnen vervoersdiensten het best aan de particuliere sector worden overgelaten. Dit is ook het geval voor de meer commerciële infrastructuur en het beheer en onderhoud van spoorwegen, havens en luchthavens.

Wegen, de voornaamste wijze van binnenlands vervoer in de ontwikkelingslanden, zijn als openbare goederen vooral een zaak van de overheid. Omdat de regeringen hiervoor slechts weinig openbare middelen tot hun beschikking hebben moeten zij bij de besteding van deze middelen en eventuele bijkomende inkomsten uit gebruikersheffingen commerciële methoden toepassen. Dit betekent dat de beleidsmakers verzoeken om vervoersinvesteringen en de hypothesen waarop deze berusten zorgvuldig moeten onderzoeken, want deze hypothesen bepalen hoe de strategieën en plannen voor de sector er uit gaan zien. Regeringen die commerciële methoden invoeren en met de particuliere sector samenwerken bij het leveren van infrastructuur en diensten, zullen in staat zijn de beperkte middelen optimaal aan te wenden.

3.1.3. Het effect van vervoer op het milieu moet tot het minimum worden beperkt

Wanneer men het milieu-effect van vervoer wil aanpakken, moet men er om te beginnen voor zorgen dat de nationale voorschriften aansluiten bij de internationaal overeengekomen streefcijfers. Bovendien moeten de nationale voorschriften geregeld worden bijgesteld en afgestemd op de motorvoertuigen, zeeschepen en vliegtuigen die in gebruik zijn. Daarnaast verdient ongemotoriseerd vervoer aanbeveling, fietsen bijvoorbeeld, die in veel Afrikaanse landen niet genoeg worden gebruikt. Deze fundamentele stappen die beogen de milieuschade

zoveel mogelijk te beperken, zullen dan de weg banen voor een strategie om naleving van de nationale normen te controleren en af te dwingen.

3.1.4. Vervoer en reizen moet veilig zijn en afgestemd op naar geslacht gedifferentieerde behoeften

De enorme kosten van ongevallen voor de samenleving moeten politieke erkenning, en de uiteenlopende vervoersbehoeften van mannen en vrouwen meer aandacht krijgen. Om te beginnen moet men natuurlijk de voorschriften bijstellen, en vervolgens moeten deze naar behoren worden toegepast. Evenwel, om de veiligheid echt te verbeteren is meer onderlinge bewustheid nodig bij vervoerders, passagiers en voetgangers. Dit kan alleen door meer overleg tussen de regering, de verleners van vervoersdiensten en de maatschappij, waarbij ook oplossingen moeten worden gevonden voor de uiteenlopende behoeften van mannen en vrouwen.

3.1.5. Voor beslissingen op vervoersgebied zijn toepasselijke, betrouwbare en door onderzoek gesteunde gegevens nodig

De ontwikkeling van de vervoersector en het effect daarvan op de doelgroepen moet steeds in het oog worden gehouden. Dit is van levensbelang voor het evalueren van eerder genomen beslissingen en verbetering van de besluitvorming, en kan alleen door geregelde onderzoeken en evaluaties van technische, economische en sociale aspecten, en doordat landen zich aan elanders verworven ervaringen trachten aan te passen. Het betekent ook dat men onderzoekscapaciteit moet opbouwen om ervoor te zorgen dat wijzigingen van de meest recente internationale onderzoeksresultaten in alle landen de juiste oplossing aandragen. Deze praktische kennis te verwerven is niet duur en de winst kan vele malen hoger zijn dan de gemaakte kosten, indien het resulteert in betere beslissingen.

3.2. Beginselen voor het bevorderen van duurzame economische en sociale ontwikkeling

Vervoersystemen zijn één van de sleutelfactoren in economische en sociale ontwikkeling. Zonder behoorlijke toegang tot banen, gezondheidszorg, onderwijs en andere sociale voorzieningen kan men niet goed leven en zonder toegang tot hulpbronnen en markten is er geen groei. Deze uitdagingen vragen om de volgende maatregelen:

3.2.1. Op de nationale begrotingen moet een behoorlijk deel voor vervoer worden uitgetrokken

Op de begroting moet dus een afweging worden gemaakt tussen de vervoersector en de andere, concurrerende sectoren, afhankelijk van de totale financiële middelen die beschikbaar zijn en het inruileffect tussen sectoren. Bij het plannen van de toewijzing van middelen moet rekening worden gehouden met de levensvatbaarheid van het macro-economische kader op middellange termijn en de juiste verdeling tussen lopende en kapitaaluitgaven. Bij investeringen moet men vooral kijken naar de lopende kosten die verbonden zijn aan kapitaaluitgaven.

3.2.2. De financiering van onderhoud moet voorrang krijgen

Daar de middelen beperkt zijn, moet onderhoud voorgaan op investeringen in modernisering, nieuwe infrastructuur of uitrusting. Dit betekent dat men voor bouw en uitrusting realistische normen moet hanteren om in de vraag te voorzien en toch voorrang te geven aan onderhoud. Daarvoor kan het vereist zijn verschillende delen van de netwerken op een lager niveau te

exploiteren en, als het niet anders kan, het netwerk in omvang te reduceren. Indien men de netwerken tot hun strategische omvang beperkt is er genoeg geld voor onderhoud. De basisregel blijft dus overeind - bouw alleen zoveel als je kunt onderhouden.

3.2.3. Efficiënt vervoer is alleen mogelijk door bestaande voorzieningen te optimaliseren en integreren

Door de bestaande infrastructuur en diensten zo goed mogelijk te gebruiken vermijdt men dat in afzonderlijke vervoerstakken overcapaciteit ontstaat. Daartoe moet men de rol en doelmatigheid van de afzonderlijke vervoerstakken, bijvoorbeeld weg- tegenover spoor- of zeevervoer, in aanmerking nemen. Ook koppelingen tussen vervoertakken kunnen kostenverlagend werken. In ieder geval moeten de voorschriften en procedures voor het overladen van vracht van de ene vervoerstak naar de andere worden geharmoniseerd om vertraging te vermijden. Integratie van de vervoerstakken langs de voornaamste doorgangsroutes werkt geldbesparend en maakt de vervoersdiensten efficiënter.

3.2.4. In het vervoer moet optimaal gebruik worden gemaakt van partnerschappen tussen de openbare en particuliere sector

De openbare sector moet partnerschappen aangaan met particuliere ondernemingen en daarbij profiteren van hun ervaring met het bijeenbrengen van financiering en het beheer van commerciële projecten. Dergelijke partnerschappen bieden allerlei mogelijkheden voor particuliere deelneming, bijvoorbeeld beheercontracten, concessies, lease-overeenkomsten en build-operate-transfer (BOT)-contracten. Een soortgelijke commerciële aanpak kan worden gebezigd voor het beheer en de werking van wegen en de privatisering van bepaalde ondersteunende diensten, indien de marktvoorwaarden dat toelaten. Deze aanpak gaat ook op voor vervoerssystemen die hoofdzakelijk door niet-gemotoriseerd vervoer worden gebruikt. In dit geval bevorderen openbaar-particuliere partnerschappen het gevoel eigenaar te zijn van de juiste infrastructuur en voorzien zij beter in de behoefte aan goedkoop vervoer. Bij het opzetten van openbaar-particuliere partnerschappen worden alle vaardigheden en middelen ingezet om het vervoer beter te laten werken.

3.2.5. Reglementering van het vervoer : een nieuwe rol voor de openbare sector

Meer inschakeling van de particuliere sector betekent versterking van de capaciteit bij de overheid met betrekking tot beleid, planning, regelgeving, supervisie en controle om voortdurend feedback te krijgen. Er is capaciteit nodig om het regelkader zo bij te stellen dat dit particuliere financiering van vervoersprojecten mogelijk maakt, gelijke toegang tot de vervoersmarkt en vrije concurrentie binnen en tussen de afzonderlijke vervoerstakken verzekert, en tevens betere methoden invoert voor het afgeven van vergunningen, het testen van motorvoertuigen en controle op de asbelasting. De bijgestelde reglementering moet ook ruimte bieden voor uiteenlopende vormen en maten van commercialisering, van simpele uitbesteding en concessieovereenkomsten tot volledige privatisering. Deze nieuwe rol is zowel voor de centrale als de plaatselijke overheidsinstanties weggelegd. Op die manier zal vervoer de sociale ontwikkeling stimuleren en de groei van het handelsverkeer op elk niveau ondersteunen/

3.3. Beginselen voor integratie van de ontwikkelingslanden in de wereldeconomie

Op het punt van economische integratie hebben ingesloten landen en sommige eilandstaten meer problemen dan landen aan de kust op het vasteland, want de havens zijn verder weg en ze zijn afhankelijk van het vervoersbeleid en procedures van de doorgangslanden. Geïsoleerde eilanden zijn sterker aangewezen op zee- en luchtvervoer, waarover zij niet veel zeggenschap

hebben. Naast de beginselen voor economische en sociale ontwikkeling moeten de volgende gezichtspunten in acht worden genomen :

3.3.1. Transitoverkeer moet vrij kunnen doorvloeien om de handel beter te laten concurreren

Wil een product uit een ontwikkelingsland concurrerend zijn, dan is het zaak de nationale voorschriften en documenten te vereenvoudigen met betrekking tot het doorgaande weg-, spoor- en luchtverkeer, douane-, sanitaire en immigratieprocedures. Hiervoor is meer regionale samenwerking met het oog op harmonisering van de procedures vereist. Deze maatregelen zullen nog meer effect hebben indien men voor vervoer en handel beleidsvormen ontwikkelt die elkaar aanvullen - een sleutelfactor voor de handelsliberaliseringsovereenkomsten die de Gemeenschap met ontwikkelingslanden sluit.

3.3.2. De vervoertijden moeten worden bekort, zodat de handel beter kan concurreren

Dit kan worden bereikt door de internationale transitoovereenkomsten effectief toe te passen en de procedures voor de verwerking van im- en export via havens en luchthavens te vereenvoudigen, in alle landen. Kleine eilanden die meer op zeevervoer zijn aangewezen kunnen profiteren van de toenemende liberalisering in deze vervoerstak. Landen die afhankelijk zijn van langdurige tochten over land moeten aandringen op betere koppelingen tussen de havens en het vervoer landinwaarts, zoals het slechten van niet-fysieke barrières. Minder administratieve rompslomp en meer concrete schakels in de vervoersketen zullen bijdragen aan kortere reistijden.

3.3.3. Vervoer moet profiteren van de meest efficiënte technologie

Door gebruik te maken van efficiënte technologie kunnen ontwikkelingslanden hun concurrentiepositie verbeteren en gelijke tred houden met de snelle wijzigingen in de wereldeconomie ten gevolge van de globalisering van de handel. Geavanceerde technologieën zijn ook nodig om zich aan de internationale normen op bepaalde gebieden te kunnen houden, zoals het beheer van het luchtverkeer en de toepassing van informatietechnologie op het beheer van vervoersnetwerken. Nieuwe ruimtevaarttechnieken, zoals het inzetten van satellietssystemen voor navigatie en positiebepaling kunnen zeer waardevol zijn in uitgestrekte en/of afgelegen gebieden, waar de handhaving van gewone verkeershulpmiddelen aan de grond te duur uitvalt. Om van de nieuwe technologie te profiteren moet men binnenlandse openbaar-particuliere partnerschappen verruimen tot samenwerking met Europese organisaties op deze gebieden.

3.4. Beginselen om bij te dragen aan de strijd tegen armoede

Het vervoer staat onvoldoende ten dienste van arme mensen op het platteland en in de steden. In de politiek hebben die weinig invloed op het vervoerbeleid en het kost hun meer tijd en geld om fysieke toegang te krijgen tot banen, onderwijs en gezondheidszorg, en tot de markten waar zij hun producten kunnen verkopen en andere goederen verwerven. Door al deze belemmeringen blijven zij eeuwig arm. Tenzij men goedkope manieren vindt om hun mobiliteit te verbeteren kan de strijd tegen armoede niet worden volgehouden. Naast de beginselen voor economische en sociale ontwikkeling moeten de volgende factoren in acht worden genomen :

3.4.1. Plattelandsstreken moeten passende vervoersinfrastructuren en -diensten hebben

Op het platteland geschiedt het vervoer vooral over de weg, maar soms ook over de binnenwateren en op sommige eilandjes over zee. Voor al die systemen geldt dat moet worden voorzien in de behoeften van arme mensen die in die streken wonen en werken. De passende infrastructuur en diensten moeten dus worden gekozen in overleg met de dorpsgemeenschappen zelf, want vaak zijn zij het die voor het onderhoud moeten zorgen. Deze hoofdgebruikers, die hoofdzakelijk gebruik maken van niet-gemotoriseerde en intermediaire vervoermiddelen, moeten ontwerpnormen bepalen die precies op hun onderhoudscapaciteit zijn afgestemd. Een geasfalteerde weg bijvoorbeeld voor dat ene motorvoertuig dat zo af en toe voorbijkomt is zelden economisch levensvatbaar en daarom moet de nadruk liggen op wat minimaal nodig is om het dorp toegankelijk te maken.

3.4.2. Stadswijken hebben behoefte aan verschillende soorten openbaar vervoer

Het openbaar vervoer moet diensten bieden op uiteenlopend niveau, die ook voor laagbetaalde en arme stadsbewoners betaalbaar zijn. Ook moet rekening worden gehouden met het feit dat de vervoersbehoeften van mannen en vrouwen verschillend zijn, in de steden vaak nog meer. Indien men bijvoorbeeld zorgt voor vervoer buiten de spitsuren (met vooral mannelijke passagiers), krijgen vrouwen eerlijke toegang tot werkgelegenheid en andere sociale voorzieningen. En voor hen die niet kunnen betalen zijn veilige, behoorlijke voet- en fietspaden van essentieel belang. Door een keuze aan openbare vervoers- en reisdiensten te bieden bevordert men mobiliteit, vooral voor de armen.

3.4.3. Meer steun voor ongemotoriseerde en intermediaire vervoermiddelen

Op sommige plaatsen, vaak afgelegen plattelandsstreken, is de enige manier die de armen tot hun beschikking hebben om aan de plaatselijke economie deel te nemen, afstanden lopend af te leggen of met door dieren getrokken sleeën en karren, fietsen, motorfietsen en tractoren. In de stadsgebieden wordt 80% van de afstanden met niet-gemotoriseerde vervoermiddelen afgelegd. Infrastructuur om dit soort vervoer te vergemakkelijken is niet zo duur en tegen betrekkelijk lage kosten kan men veel doen om de veiligheid te verbeteren.

3.4.4. Vervoer moet kleine plaatselijke aannemers inschakelen en de voorkeur geven aan arbeidsintensieve methoden

Het vervoer moet meer duurzame werkgelegenheid scheppen door het overheidsbeleid voor uitbreiding van de binnenlandse bouwnijverheid te ondersteunen. Met eenvoudige, ter plaatse vervaardigde en onderhouden uitrusting kan men arbeidsintensieve methoden toepassen bij de aanleg en het onderhoud van grind- en leemwegen en bij bepaalde werkzaamheden voor het onderhoud van geasfalteerde wegen. Niet alleen scheppen deze methoden duurzame werkgelegenheid, maar op de juiste manier toegepast kunnen zij ook de kosten verlagen. Bovendien zal capaciteitsopbouw in de binnenlandse bouwsector zijn concurrentievermogen voor de levering en onderhoud van vervoerinfrastructuur op den duur versterken.

4. EEN STRATEGIE OM DUURZAAMHEID TE BEWERKSTELLIGEN

Voor de tenuitvoerlegging van vervoerbeginselen die economische groei bevorderen, beter toegang verschaffen tot onderwijs en gezondheidszorg, bijdragen aan de integratie van landen in de wereldeconomie en aan het welzijn van arme bevolkingsgroepen, is een omvattende strategie vereist. Deze strategie moet zorgen voor duurzaam vervoer dat economisch,

financieel en institutioneel levensvatbaar is en bovendien ecologisch en sociaal verantwoord en veilig.

4.1. Economisch evenwichtig

Voor het bereiken van economische duurzaamheid moeten de financieringsbehoeften van de vervoersector hun plaats krijgen op de nationale begroting. Voor een meer doorzichtige besluitvorming moet voorrang worden gegeven aan infrastructuur en vervoersdiensten die het hoogste rendement opleveren, voor zover een normale economische analyse op zijn plaats is. Mochten sociale verplichtingen subsidies noodzakelijk maken, dan moeten deze goed op de doelgroepen worden gericht. In de eerste plaats moet het volgende gebeuren :

4.1.1. Kredieten voor vervoerstakken moeten in de overheidsuitgaven de juiste prioriteit krijgen

Zo kan men bij beslissingen op vervoersgebied rekening houden met de algemene begrotingsbependingen en de verdeling tussen sectoren beïnvloeden. Dergelijke discussies leiden tot geregelde inschattingen van de ontwikkeling in het vervoer, coördinatie tussen en benutting van afzonderlijke vervoerstakken, en onderhoudsplanung. Dit alles moet bewerkstelligen dat onderhoud voorrang krijgt en de planning van investeringen aan de behoeften van de economie en de samenleving beantwoordt. Aldus komt een strategie voor financiering van het vervoer op middellange termijn tot stand.

4.1.2. Eerlijke concurrentie voor redelijke tarieven

Aangezien vaak zowel openbare als particuliere transporteurs hun diensten aanbieden is het essentieel dat er een gezonde concurrentie is bij de bepaling van vracht- en passagierstarieven en de bijdragen van weggebruikers. Het bevorderen van eerlijke concurrentie tussen vervoerstakken wordt moeilijk wanneer bepaalde transportondernemers vrijwel een monopolie bezitten of wanneer concessies tot tijdelijke monopolies kunnen leiden. Dit is met name het geval in de concurrentie tussen spoor- en wegvervoer, waar bij té lage wegtarieven de vraag wordt vervalst, terwijl absurd hoge heffingen de achteruitgang van de spoorwegen nog zouden kunnen versnellen. Nu de vervoersondernemers terecht steeds luider gaan roepen om een egaal terrein, zijn geregelde herzieningen van de vracht- en reistarieven noodzakelijk met het oog op eerlijke concurrentie.

4.1.3. Wanneer subsidies nodig zijn moeten deze ten goede komen aan de mensen waarvoor zij zijn bedoeld

De regering moet de kwestie van subsidies zo aanpakken dat de beoogde doelgroep ervan kan profiteren. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat passagierstreinen over lange afstanden, die commercieel gezien niet levensvatbaar zijn omdat de reizigers niet in staat zijn de tarieven te betalen die nodig zouden zijn om de kosten te dekken, toch in stand moeten worden gehouden omdat zij in een sociale behoefte voorzien. Soortgelijke problemen doen zich voor bij kleine havens en luchthavens en kleine eilanden met weinig handelsverkeer. In al deze gevallen moeten de subsidies goed worden uitgekiend om niet in ondoelmatigheid en verspilling te vervallen, iets wat vaak voorkomt wanneer men de commerciële beginselen laat varen.

4.2. Financieel toereikend

Financiële duurzaamheid hangt af van zekere en voldoende financiering en efficiënte besteding daarvan. Door een commerciële aanpak en verdere privatisering van de diensten zal

het vervoer beter gaan werken en het onderhoud erop vooruitgaan, iets waar alle belanghebbenden baat bij hebben. Hiervoor zijn voornamelijk de volgende acties nodig:

4.2.1. De spoorwegen moeten zich op hun eigenlijke taak richten en de rest aan de particuliere sector overlaten

De spoorwegen moeten financieel levensvatbaar worden om hun klanten veilige en betrouwbare diensten te kunnen bieden. Om te beginnen moeten de spoorwegmaatschappijen alle taken die niet rechtstreeks met het spoor te maken hebben, bijvoorbeeld hotels en ziekenhuizen, afdragen en meer diensten aan particuliere bedrijven uitbesteden, zoals levering van ballast, serveren van maaltijden en dranken, reparatie van rails en onderhoud. Het volgende stadium zijn langdurige concessieovereenkomsten, in de regel met één enkele firma, voor essentiële dienstverlening en onderhoud van rollend materieel en infrastructuur, zoals thans het geval is in bijvoorbeeld Burkina Faso en Ivoorkust, Kameroen, Jordanië, Mozambique en Malawi.

4.2.2. De zee- en binnenhavens, luchthavens en luchtverkeersdiensten moeten particuliere bedrijven inschakelen

De particuliere sector doet steeds meer aan vrachtbehandeling, vooral in containers, en de pasgestarte verhuring van ligplaatsen moet verder worden gestimuleerd. De luchthavenautoriteiten zijn steeds meer diensten aan het privatiseren, zoals de verwerking van bagage, de maaltijdservice en het onderhoud, soms zelfs het beheer in het kader van tijdelijke contracten. Met de inkomsten die de luchthaven- en luchtverkeersautoriteiten uit de privatisering en de heffingen aan gebruikers en aanvragers beuren kunnen zij de desbetreffende diensten en het onderhoud van de infrastructuur betalen.

4.2.3. Voldoende inkomsten voor het onderhoud van de wegen

Slechts in een handvol ontwikkelingslanden is de omvang van het verkeer voldoende om wegconcessies levensvatbaar te maken en rendabele weggebruikersheffingen zijn dan ook moeilijk te realiseren. Daarom moeten de wegverkeersinstanties worden aangemoedigd voor verleende diensten geld te vragen, bijvoorbeeld een benzineheffing voor wegenonderhoud. Inkomstenwerving is nog maar het begin. Strikt en doorzichtig beheer is essentieel om ervoor te zorgen dat de toestand van de wegen verbetert. Hiertoe kan men bijvoorbeeld een wegfonds opzetten onder leiding van een beheercomité waarin de particuliere sector goed vertegenwoordigd is, zoals in veel ACS-landen momenteel gebeurt, onder meer Kameroen, Ethiopië, Ghana, Malawi, Sierra Leone, Zambia, Jordanië, Jemen, enz.

4.3. Commercieel ingestelde instellingen

Voor institutionele duurzaamheid telt als algemeen beginsel dat beleid en regelgeving tot het terrein van de overheid blijven behoren, terwijl beheer, werking en onderhoud van de infrastructuur en diensten steeds meer op commerciële basis worden geregeld en in particuliere handen overgaan. Hiervoor is voornamelijk nodig :

4.3.1. Hervorming in de overheidssector

Het eerste stadium moet zijn de verantwoordelijkheden en taken van de verscheidene, elkaar vaak overlappende instanties die zich met vervoer bezighouden af te bakenen. Door de verantwoordelijkheid voor de vervoersactiviteiten te delen met zelfstandige of particuliere instanties kan de regering zich concentreren op beleid, planning en regelgeving. Met het oog daarop moet men zich op deze gebieden beter bekwamen en moet het personeel worden

gemotiveerd om in deze nieuwe openbaar-particuliere omgeving te werken. Er moeten beslissingen worden genomen met betrekking tot de privatisering van infrastructuurbouw en -onderhoud, het concurrentiebeleid met betrekking tot transportvergunningen, het testen van voertuigen en de controle op de belasting. Sommige van deze activiteiten kunnen worden uitbesteed, maar blijven aan de overheidsreglementen onderworpen. Door de meer commerciële instelling en grotere aansprakelijkheid zal de kwaliteit van de dienstverlening beter worden.

4.3.2. Commercieel beheer van de spoorwegen

Spoorwegmaatschappijen moeten een meer commerciële aanpak bezigen om sterker te staan in de concurrentie, vooral met het wegvervoer. Indien de spoorwegen niet aan de behoeften van hun klanten voldoen zal hun aandeel in het verkeer slinken en blijft er niets anders over dan de zaak op te doeken. Daarom moeten commerciële methoden worden ingevoerd om de kwaliteit van de diensten te verbeteren. Wellicht zijn openbaar-particuliere partnerschappen een haalbare kaart.

4.3.3. Autonome haven- en luchthavenautoriteiten

Om in een steeds feller concurrerende handelsomgeving te kunnen overleven en gedijen moeten havens en luchthavens geheel autonoom worden beheerd. De eerste stap in deze richting moet zijn zich los te maken van de horde van overheidsinstanties die het beheer voeren over heffingen en tarieven, personeelsbezetting en operationele diensten. Deze acties moeten echter worden ondersteund met degelijk commercieel beheer en toenemende particuliere deelneming aan de bedrijvigheid. Autoriteiten die meer met de particuliere sector samenwerken kunnen de havens en luchthavens rendabel maken en de dienstverlening aan de klanten te verbeteren, bijvoorbeeld in Mozambique, Kenia, Namibië, enz.

4.3.4. Commerciële methoden in het wegenbeheer

Commerciële beheermethoden gaan gepaard met radicale hervormingen. Talrijke organen zijn verantwoordelijk voor de wegen en de eerste stap is te verhelderen "wie wat doet". In feite zal het erop neerkomen dat de bevoegdheid voor plattelandswegen aan de districten wordt toegewezen, die voor de stadswegen aan de plaatselijke overheden, en de grote verkeerswegen aan het centrale wegebureau. De volgende stap is bevoegdheid aan financiële middelen te paren om de bewindslieden in staat te stellen zich goed van hun taak te kwijten. Ongeacht of het beheer wordt gevoerd door openbare of autonome organen, de verantwoordelijke instantie moet commerciële methoden en systemen invoeren, vooral voor het beheer, de boekhouding en de inspecties. Veel landen proberen het met andere beheerregelingen, maar er is niet voldoende politieke inzet om nieuwe instanties op te zetten die in staat zijn de activa goed te beheren, en dat is essentieel voor de goede werking van de wegnetten en vervoersdiensten.

4.3.5. Privatisering van beheer en onderhoud van de wegen

In het merendeel van de gevallen blijkt dat de uitbesteding van diensten en werkzaamheden kosteneffectiever is en betere resultaten oplevert dan het gebruik van arbeidskrachten in dienst en onder toezicht van de overheid. Bovendien krijgen de wegendepartementen door het uitbesteden van de ontwerp- en toezichtwerkzaamheden ruimte om deskundigen in de arm te nemen die men niet uit de overheidsbegroting had kunnen betalen. Het bijkomende voordeel van uitbesteding is dat bij de plaatselijke consultants een aannemerscapaciteit wordt opgebouwd, een voorwaarde voor institutionele duurzaamheid.

4.4. Ecologisch verantwoord

Wil men streven naar ecologisch duurzaam vervoer, dan moet men de oorzaken van milieuschade nu en in de toekomst trachten te reduceren. De bestrijding van luchtvervuiling en geluidshinder door het weg-, spoor- en luchtverkeer moet gecombineerd worden met het gebruik van intermediair en ongemotoriseerd vervoer. Het effect van vervoersnetwerken of zeevervoer mag de ecosystemen niet in gevaar brengen. Daarom moet voorrang worden verleend aan :

4.4.1. Bijstelling van reglementen en betere controle

Om vele van de fundamentele problemen aan te pakken moet men waarschijnlijk om te beginnen de nationale en internationale milieunormen in het vervoersbeleid verwerken, door de bestaande verkeersregelingen voor alle vervoerstakken bij te stellen en de vervoersplanning te versterken om het milieu-effect in aanmerking te nemen. Om de conformiteit met de normen te beoordelen kan men zich niet beperken tot de inschatting van het milieu-effect van één bepaald project, maar moet men een analyse maken van het gecumuleerde effect van alle vervoerstakken. Bij de inschatting moet ook rekening worden gehouden met het effect op de bodemreserves en de wijzigingen in de patronen van bodemgebruik die worden veroorzaakt door de migratie van mensen en door de economische expansie die de verbeterde vervoersinfrastructuur en -diensten oplevert. Bij een dergelijke aanpak moeten de vervoerorganen samenwerken met andere milieu-instanties voor de toepassing van doeltreffende controlesystemen, die de vorderingen met de bestrijding van milieu-effecten voortdurend bijhouden.

4.4.2. Minder uitstoot door voertuigen en meer ongemotoriseerd vervoer

Indien men bereid is minimumnormen te bepalen en op te leggen is dat vaak doorslaggevend om de emissie van voertuigen te verminderen. Men kan bijvoorbeeld overgaan tot geregelde controles van voertuigen en vliegtuigen, of tot meer rechtstreekse maatregelen zoals het gebruik van loodvrije benzine. In de steden, waar alle vormen van vervuiling aan de toenemende hand zijn, moet ongemotoriseerd vervoer een grotere plaats krijgen in het stedelijke vervoersysteem.

4.4.3. In stadsgebieden de opstoppen en de daardoor veroorzaakte vervuiling verminderen

In de meeste stadsgebieden moet men allereerst zorgen voor betere doorstroming van het verkeer, gecombineerd met beheer van de reisvraag. Eenvoudige maatregelen kunnen al veel doen, bijvoorbeeld een betere verkeersregeling met voorrang voor busstroken en fietspaden, straten met eenrichtingverkeer en gesynchroniseerde verkeerslichten. De reisvraag kan men beheersen door parkeerverboden in bepaalde zones, en beperking van het verkeer van particuliere wagens en van de toegang van vrachtwagens tot drukke zones tijdens de spitsuren. Willen deze maatregelen het milieu werkelijk ten goede komen dan moet men de verkeersregelingen strikt toepassen en het openbaar vervoer verbeteren.

4.4.4. De vervuiler betaalt

De invoering van emissieheffingen moet altijd een doel blijven voor de middellange termijn. Maar totdat hiervoor eenvoudige en werkzame systemen bestaan, nemen de meeste landen in plaats daarvan hun toevlucht tot een belasting op benzine. Aangezien benzine in de ontwikkelingslanden gemiddeld half zoveel kost als in de geïndustrialiseerde naties, is er nog heel wat ruimte voor de bestrijding van het milieu-effect van benzinemotoren. De meest

praktische oplossing is en blijft dus auto- en vrachtwagenrijders te belasten door middel van gedifferentieerde rijvergunningen en hogere brandstofprijzen.

4.4.5. Modernisering van de luchtvlotten

Om de uitstoot en het lawaai van vliegtuigen te verminderen moeten alle maatschappijen een vaste verbintenis aangaan om zich aan de internationale milieunormen te houden. Willen maatschappijen in ontwikkelingslanden hun rechten op belangrijke vliegroutes en hun toegang tot luchthavens overal ter wereld behouden, dan moeten zij hun oudere toestellen vervangen. In veel landen vereist dit zorgvuldige planning van moderniserings- en vervangingsprogramma's, om hun luchtvaartmaatschappij in staat te stellen op deze globale en snel uitbreidende markt te concurreren.

4.5. Veiligheid en sociale aspecten

Wil men vervoer sociaal acceptabel maken, dan moet men zorgen voor betere veiligheid, intermediair vervoer bevorderen en meer werkgelegenheid scheppen.

Er bestaan verscheidene opties:

4.5.1. In het weg- en spoorverkeer de veiligheid verbeteren

Wat nodig is, is bewustmaking van het publiek en doeltreffende handhaving van de regels. Om het gedrag van bestuurders en voetgangers te beïnvloeden kan men denken aan strengere normen in de rij scholen, campagnes voor de openbare veiligheid en meer verkeersvoorlichting op scholen. Deze maatregelen moeten worden ondersteund met strikte handhaving van de regels voor onderhoud en maximale belasting van voertuigen. De spoorwegmaatschappijen moeten hun sporen geregeld inspecteren en onderhouden en zich aan de laadvoorschriften houden. Indien men de veiligheid op al deze gebieden verbetert zullen de kosten dalen en gebeuren er minder ongelukken, die vooral in arme gezinnen veel ellende veroorzaken.

4.5.2. Internationale veiligheidsnormen op zee en in de lucht

Ongevallen in de kustwateren kunnen worden voorkomen door eenvoudige maatregelen om de hulpmiddelen voor de scheepvaart uit te breiden en betrouwbaarder te maken. Voorts moeten de havenautoriteiten zich aan de normen van de Internationale Zeevaartorganisatie houden. Ook de veiligheid in het luchtverkeer hangt af van de naleving van de internationale normen die door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart zijn vastgesteld op het gebied van luchtverkeerscontrole, -verbindingen en -signalen. Indien het lucht- en zeevervoer aan de internationale normen voldoet komt er meer vertrouwen bij het publiek en het bedrijfsleven, zodat deze vervoerstakken beter kunnen concurreren.

4.5.3. Werkgelegenheid scheppen en overtollig personeel ontslaan

Naarmate de overheid zich terugtrekt moet de toenemende activiteit van particuliere bedrijven in het beheer en de werking van het vervoer meer banen scheppen. Banen zijn overal nodig, maar de grootste nood heerst onder de halfgeschoolde en ongeschoolde arbeidskrachten. Kleine en middelgrote aannemers moeten dus worden gesteund en getraind in het gebruik van arbeidsintensieve methoden. Tevens moeten zij op de hoogte worden gesteld van de nationale arbeidswetten en de normen van het internationale arbeidsbureau met betrekking tot gelijke kansen voor mannen en vrouwen en het vermijden van misbruik van arbeidskrachten, met

name kinderen. De afslanking van de overheidssector moet vooral bij sterke overbezetting voorzichtig worden aangepakt om de sociale gevolgen te verzachten.

4.5.4. *Intermediair vervoer*

Betere beschikbaarheid van intermediair vervoer zou zowel mannen als vrouwen ten goede komen : het vervoer van landbouwinputs en -producten neemt minder tijd in beslag, men heeft beter toegang tot plaatselijke markten en de corvee van water en brandhout halen wordt verlicht. De regeringen zouden een omgeving moeten scheppen die bevorderlijk is voor het gebruik van deze vervoermiddelen en voor de opkomst van een concurrerende markt voor betaalbare vervoermiddelen, met name fietsen. Eigenaars van trekdieren moeten leren deze goed te verzorgen en moeten bij veterinaire diensten terecht kunnen. Om ten volle profijt te trekken van intermediair vervoer moet men bevorderen dat vrouwen er meer gebruik van maken en dat ook overheidsambtenaren op deze vervoermiddelen overgaan.

5. **DE WEG VOORWAARTS**

De Gemeenschap en de lidstaten delen met de ACS-staten een verantwoordelijkheid voor de verwezenlijking van het gemeenschappelijke doel, namelijk duurzaam vervoer en veilige reizen voor iedereen. Hiervan getuigt het toenemende aantal landen dat is aangesloten bij fora als het vervoerbeleidsprogramma van Subsahara-Afrika (SSATP) en de Commissie voor Vervoer en verbindingen van de SADC. Evenwel, om dit gemeenschappelijke doel te bereiken moet er politieke bereidheid zijn om hervormingen door te voeren en zich betaalbare vervoerstrategieën eigen te maken. Alleen indien aan deze voorafgaande eisen is voldaan kunnen de Gemeenschap en de lidstaten de ACS-staten de totstandkoming van duurzaam vervoer met sectorale ontwikkelingsprogramma's steunen.

5.1. **Politieke inzet en participatie van belanghebbenden is een voorafgaande voorwaarde**

De regering moet blijk geven van politieke inzet en vastbesloten zijn te werken aan behoorlijk beheer van de sector, want anders zullen pogingen tot hervorming en duurzaamheid niet lang duren. Daarom moeten de politici en overheidsinstanties de voornaamste belanghebbenden aan de besprekingen over het beleid en beheer in de sector laten deelnemen. Niet alleen zullen deze zich daardoor meer betrokken voelen bij de hervormingen die grotendeels door hen betaald moeten worden, maar tevens komt de overheid zo in de gelegenheid om partnerschappen met de particuliere sector aan te gaan, bijvoorbeeld contracten voor het beheer of gezamenlijk beheer van wegenfondsen. Indien de ontvangende regeringen niet bereid zijn een dialoog met de voornaamste belanghebbenden aan te gaan en voortdurend blijk te geven van hun politieke inzet, dan moeten de Gemeenschap en de lidstaten ophouden met hun steun.

5.2. **Een sectorale aanpak voor duurzaam vervoer**

Een sectorale aanpak die alle vervoerstakken met de bijbehorende diensten omvat, is essentieel om de bevolking een betere infrastructuur en betaalbaar en veiliger vervoer te kunnen bieden. Te dien einde moet men de capaciteit van de vervoersinstanties en -ondernemingen in de openbare en particuliere sector versterken. Tevens moet men deze instanties en bedrijven van de financiële en menselijke middelen voorzien om hun taken te kunnen vervullen. Bij de financiering van infrastructuur en diensten moet het accent liggen op strategische netwerken en regionale verkeersroutes. Voor de Gemeenschap en haar lidstaten betekent dit dat men afzonderlijke projecten laat varen en overgaat op

ontwikkelingsprogramma's voor de hele sector die garanderen dat het vervoer adequaat aan de eisen van de samenleving voldoet.

5.3. Intermodaal vervoer stimuleren voor een kosteneffectieve benutting van de voorzieningen

Voor dat men overgaat tot grote nieuwe investeringen moeten de bestaande voorzieningen optimaal worden uitgebuit door intermodaal vervoer te stimuleren en een eind te maken aan omslachtige praktijken wanneer men van vervoertak wisselt, want die maken het vervoer duurder en de handel minder concurrerend. Voor een dergelijke optimale benutting moeten de tarieven op verantwoorde wijze zijn vastgesteld om concurrentie aan te moedigen. In de vervoertarieven moet echter niet alleen rekening worden gehouden met de exploitatie- en onderhoudskosten, maar ook met externe factoren zoals de milieukosten. Doet men dit niet, dan kan een vervoertak oneerlijk bevoordeeld worden ten opzichte van een andere. De Gemeenschap en de lidstaten zijn voorstander van de ontwikkeling van intermodale efficiëntie die concurrentie stimuleert zonder afbreuk te doen aan de complementariteit, zodat de gebruiker een grotere keus aan vervoerdiensten tot zijn beschikking heeft.

5.4. Voor betaalbaar vervoer : commercialisering en privatisering

Vervoer is niet langer uitsluitend een kwestie van de overheid, maar de taken worden met de particuliere sector gedeeld via commercialisering, privatisering en openbaar-particuliere partnerschappen. Spoorwegen, havens en luchthavens bieden reeds gelegenheid voor commercialisering van bepaalde activiteiten en diensten. De Gemeenschap en haar lidstaten zouden steun kunnen verlenen om op deze weg van commercialisering voort te gaan en, wanneer de omstandigheden daar rijp voor zijn, tot privatisering over te gaan.

In de meeste ontwikkelingslanden, waar het verkeer nog gering is, zullen de wegen als "openbare goederen" vooral bij de overheidssector blijven behoren. Het wegvervoer in alle categorieën blijft echter hoofdzakelijk een zaak van de particuliere sector. Maar commercialisering van het wegenbeheer is een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzaam wegennet, en de Gemeenschap en haar lidstaten zullen eventuele steun nauw koppelen aan de eis dat naar commercialisering wordt gestreefd.

5.5. Meer aandacht voor milieubehoud, veiligheid en sociale factoren

Ofschoon deze universele thema's een vast onderdeel vormen van de sectorale aanpak moeten zij speciaal worden benadrukt, want in het verleden is te weinig rekening gehouden met de bezwaren van het publiek. Vanuit een proactieve instelling moet men maatregelen opzetten om het rechtstreekse milieu-effect van vervoer tot het minimum te beperken, alsook maatregelen die het milieu ten goede komen, bijvoorbeeld geleidelijke afschaffing van loodhoudende benzine, beter onderhoud van voertuigen, verkeersbeheersystemen, ringwegen om steden, enz. Alle indirecte gevolgen voor het milieu in de economische en sociale sectoren die op vervoer zijn aangewezen, moeten binnen die sectoren worden aangepakt. Daarom willen de Gemeenschap en haar lidstaten met hun steun een proactieve houding aanmoedigen, waarbij vervoer en milieu in sectoraal, nationaal en regionaal verband worden beschouwd, alsook in het kader van het ruimere debat over klimaatverandering.

Veiligheid moet beslist ook een prioriteit zijn, om de ontstellend hoge sociale en economische kosten van wegverkeersongevallen te verlagen. Ook de veiligheid in de lucht- en zeevaart mag niet langer worden verwaarloosd. Het vervoer biedt ook kansen aan mannen en vrouwen door in hun specifieke vervoerbehoefte te voorzien en meer banen te scheppen. Daarom

zullen deze aspecten in de steun van de Gemeenschap en haar lidstaten meer nadruk krijgen, ten faveure van de samenleving en in het bijzonder de armen.

5.6. Prioriteiten voor actie van de Gemeenschap en de lidstaten

De Gemeenschapsacties richten zich voornamelijk naar de nationale en regionale indicatieve programma's. Deze programma's berusten op vervoerprioriteiten die tussen de Commissie en het ontvangende land als regio zijn overeengekomen. Bij de keuze van die prioriteiten moet de ervaring van de Gemeenschap in liberalisering en privatisering van vervoer, grensoverschrijdende integratie enz. meetellen via de dialoog zullen de Gemeenschapsacties en de daarvoor bestemde financieringsinstrumenten beter worden afgestemd op de totstandkoming van duurzame binnenlandse en externe vervoersystemen. De acties van de Gemeenschap en van de lidstaten vullen elkaar steeds beter aan, dankzij coördinatie onderling en met de ontvangende landen. Bij al deze complementaire acties, die in nationaal of regionaal verband worden uitgevoerd, wordt de sectorale aanpak gebezigd volgens de richtsnoeren voor de vervoersector die de Europese Commissie in 1996 heeft gepubliceerd : "Naar een duurzame vervoersinfrastructuur - een sectorale aanpak in de praktijk".

5.6.1. In nationaal verband

Wanneer men bezig is met een ontwikkelingsprogramma voor de vervoersector moeten de duurzaamheidsaspecten vooropstaan en moeten de hervormingen gelijke tred houden met de fysieke werkzaamheden. Hiertoe moet men overeenstemming bereiken over de gerichtheid en omvang van de sectorhervormingen die nodig zijn om in zowel de openbare als particuliere sector duurzaamheid te bereiken, en deze in evenwicht te brengen met de financiering van fysieke investeringen. De vorm van dit evenwicht zal worden bepaald door de mate waarin de vervoersector en de specifieke vervoerstak die men steunt op duurzaamheid afstevent. Dit zou betekenen dat de Gemeenschap en haar lidstaten op centraal en decentraal niveau bijvoorbeeld steun verlenen aan :

- vervoersinstanties, voor het formuleren van beleid en strategieën op basis van haalbare economische planning, en het verwerven van financiering voor de sector, in het bijzonder voor werking en onderhoud, beperking van het milieu-effect, en betere veiligheid;
- centrale en plaatselijke planningsdepartementen, voor het formuleren van passende en betaalbare vervoerstrategieën en -plannen, met deelneming van de belanghebbenden;
- maatregelen om beperking van de milieuschade in de vervoerstrategieën en -plannen te verwerken,
- acties die beantwoorden aan de vervoerbehoefden van beide geslachten, vooral in de steden,
- bijstelling en toepassing van de juridische, institutionele en regelkaders voor vervoersdiensten, voor het opzetten van openbaar-particuliere partnerschappen en voor betere toegang tot de markt voor vervoersinfrastructuur en -diensten;
- maatregelen om de naleving van door de ontwikkelingslanden ondertekende internationale vervoerovereenkomsten te verzekeren;
- veiligheidsstrategieën voor alle gebruikers van vervoer, gemotoriseerd of niet, zoals campagnes voor toepassing van de verkeersregels;
- maatregelen om meer kansen te scheppen voor toenemende commercialisering en privatisering in de vervoersector;

- maatregelen om de openbare en particuliere sector aan te moedigen nieuwe partnerschappen aan te gaan voor het beheer van vervoer en de verlening van diensten;
- herstructurering van vervoersinstanties om hun taken meer naar regelgeving en supervisie te verleggen naarmate meer activiteiten naar particuliere bedrijven gaan;
- opkomst van particuliere consulenten en aannemers bij het beheer en onderhoud van vervoersnetwerken,
- maatregelen voor maximale werkgelegenheid, vooral bij het plattelandsverkeer en werk aan de vervoersinfrastructuur;
- overname van onderzoeksresultaten en geschikte, doeltreffende technologie, alsook het gebruik van bestaande satellietinfrastructuur voor navigatie en plaatsbepaling;
- onvoering van colleges over duurzaam vervoer in de curricula van universiteiten, samenwerkingverbanden met Europese instellingen en het opzetten van "centres of excellence";
- invoering van eenvoudige systemen voor het meten van de resultaten, waarmee men snel informatie verkrijgt die men kan omzetten in strategieën en activiteiten binnen en buiten de sector.

Bij de steun voor fysieke acties, gekoppeld aan de bovengenoemde sectorale maatregelen, zou men kunnen denken aan :

- vervoersdiensten die de mobiliteit van mensen in plattelands- en stadsgemeenschappen, alsmede het goederenvervoer, verbeteren;
- infrastructuurnetwerken, waarbij onderhoud en rehabilitatie voorrang krijgt op modernisering en nieuw materiaal.

5.6.2. *In regionaal verband*

De Gemeenschap en de lidstaten zijn in de gelegenheid een unieke rol te spelen door regionale initiatieven te ontwikkelen en regionale transportroutes te ondersteunen, en aldus handels- en vervoersactiviteiten in nationaal verband van toegevoegde waarde te voorzien en aan te vullen. Hiertoe zou men met regionale organen en vervoersorganisaties aan het werk moeten gaan om :

- geschikte en betaalbare regionale vervoerstrategieën en -plannen uit te stippelen, met deelneming van de belanghebbenden;
- maatregelen voor verlichting van het milieu-effect in te lijven bij vervoeroperaties en de ontwikkeling van het regionaal vervoer;
- optimaal gebruik te maken van de diverse vervoerstakken en van efficiëntere intermodale technieken langs de verkeersroutes;
- harmonisering en toepassing van vervoersreglementen, -normen en -procedures te verzekeren;
- de bredere toepassing van internationale aanbevelingen en overeenkomsten op vervoergebied aan te moedigen, zoals die van de Economische VN-Commissie voor Europa en de Economische en Sociale VN-Commissie voor Azië en de Stille Zuidzee;
- transitoverkeer en grensoverschrijdende activiteiten te vergemakkelijken.

De steun voor concrete acties gekoppeld aan de bovengenoemde maatregelen in de sector, zou kunnen gaan naar :

- regionale vervoersnetwerken om regionale integratie en handel te vergemakkelijken;
- steun om de veiligheid in het zee- en luchtvervoer te vergroten, en een bijdrage aan het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GNSS) dat interoperabel is met de European Geostationary Navigation Overlay Service (de Europese geostationaire navigatiedienst).

5.7. Coördinatie met de lidstaten en andere donors

Op het niveau van elk land zullen de Commissie, de lidstaten, andere donors en de regering hun coördinatie in de sector intensiveren met het oog op een consequentere aanpak bij de financiering van sectorale ontwikkelingsprogramma's. De Commissie zal in haar hoofdkantoor tevens de coördinatie met de lidstaten bevorderen via geregelde bijeenkomsten van groepen van deskundigen, teneinde:

- de aanpak van sectorale kwesties uit te breiden met bijvoorbeeld de coördinatie van strategieën in regionaal verband;
- te onderzoeken hoe de financieringsinstrumenten doelmatiger kunnen worden benut;
- het toezicht op de sector te verbeteren, bijvoorbeeld door aanwijzing van goede methoden en via gezamenlijke evaluaties.

Internationaal zal de Commissie haar activiteit voor coördinatie met de lidstaten, andere donors en de internationale financieringsinstellingen voortzetten bij organisaties als de OESO, SSATP, enz. Binnen deze organisaties zijn talrijke donors en ontvangende landen verenigd en de praktische resultaten tonen duidelijk aan dat men meer kan bereiken door samen te werken. Bepaalde lessen die men uit de ervaring van de SSATP heeft geleerd worden tegenwoordig elders toegepast en blijken ook voor andere ontwikkelingsregio's op te gaan. Daarom moet de coördinatie binnen de Gemeenschap en met andere donors en partnerlanden worden uitgebreid om meer samenhang te brengen in en tussen de activiteiten van deze belangrijke vervoersfinanciers.

5.8. De mededeling is bedoeld om verband te leggen tussen beleid en praktijk

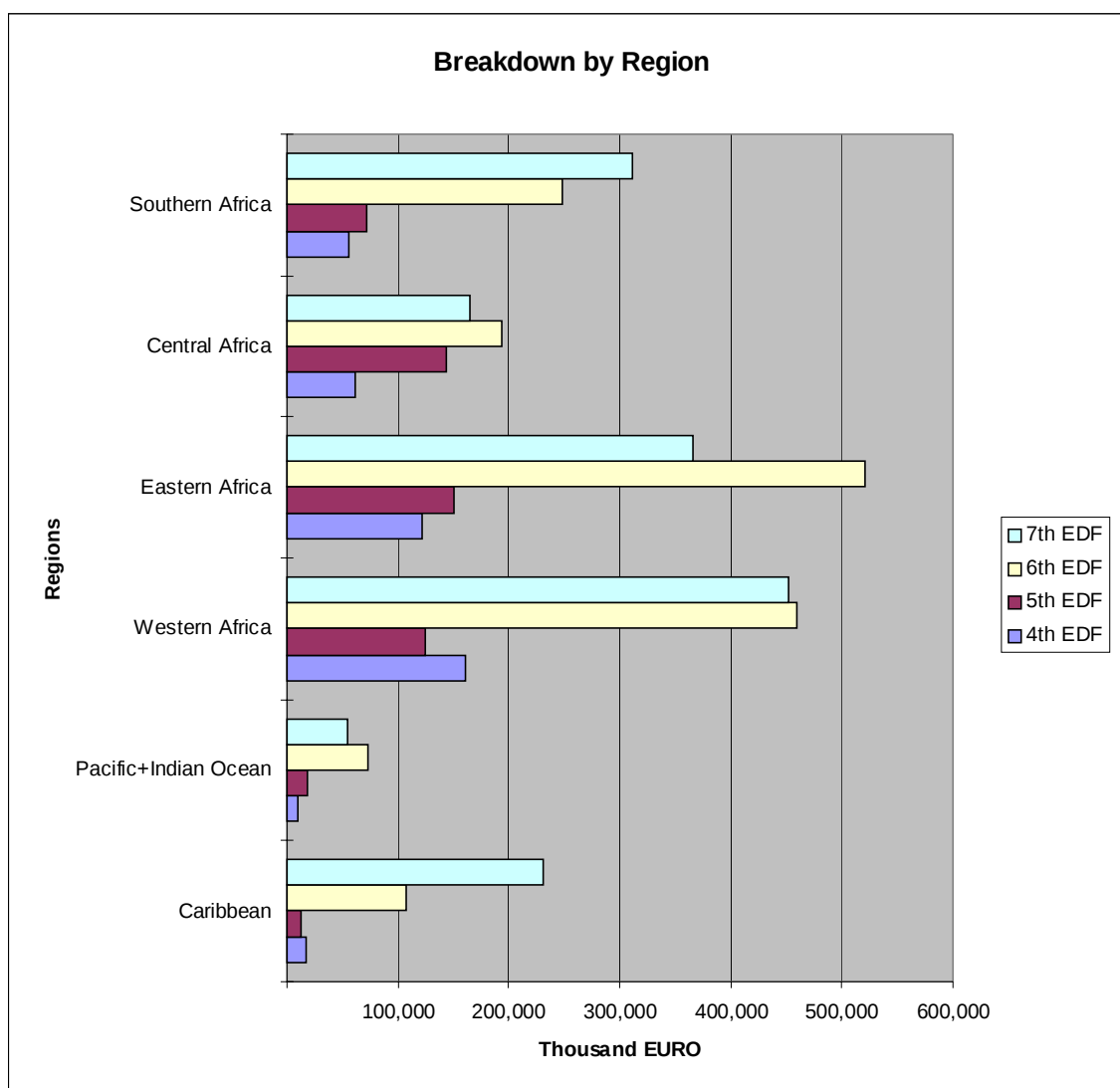
Deze mededeling verschaft een kader waarbinnen het vervoer in de ontwikkelingslanden doeltreffender kan bijdragen aan de ontwikkelingsdoelen van het Verdrag over de Europese Unie. Het kader bevat de beginselen en strategie van een sectorale aanpak voor het bepalen van de rol van vervoer in nationale en regionale ontwikkelingsstrategieën. Tevens verschaft het de grondslag voor het uitstippelen van de Gemeenschapssteun voor deze strategieën. Samen met de richtsnoeren van de Commissie voor de vervoersector "naar een duurzame vervoerinfrastructuur: een sectorale aanpak in de praktijk" geeft deze mededeling praktische aanwijzingen voor de inschatting en uitvoering van duurzame vervoerprogramma's. Bovendien zal de toepassing van de in de mededeling gebezigde sectorale benadering zorgen voor coherentie en complementariteit tussen de beleidsaanpak en financiële steun van de Gemeenschap en haar lidstaten voor vervoer.

Bijlage 1
Uitbetaalde gelden per regio, sector en EOF

Regionale verdeling voor het 4e, 5e, 6e en 7e EOF in duizend euro

	Caribische gebied	Stille Indische Oceaan	en West-Afrika	Oost-Afrika	Centraal-Afrika	Zuidelijk Afrika
4e EOF	17.467,000	9.892,000	161.194	121.354,270	61.234,000	55.608,000
5e EOF	13.153,000	17.993,000	125.456,000	151.154,000	143.555,000	71.308,290
6e EOF	108.033,820	73.463,788	459.971,665	520.538,863	194.496,950	248.182,755
7e EOF	230.999,456	54.436,800	452.630,374	366.107,499	164.788,032	311.826,466

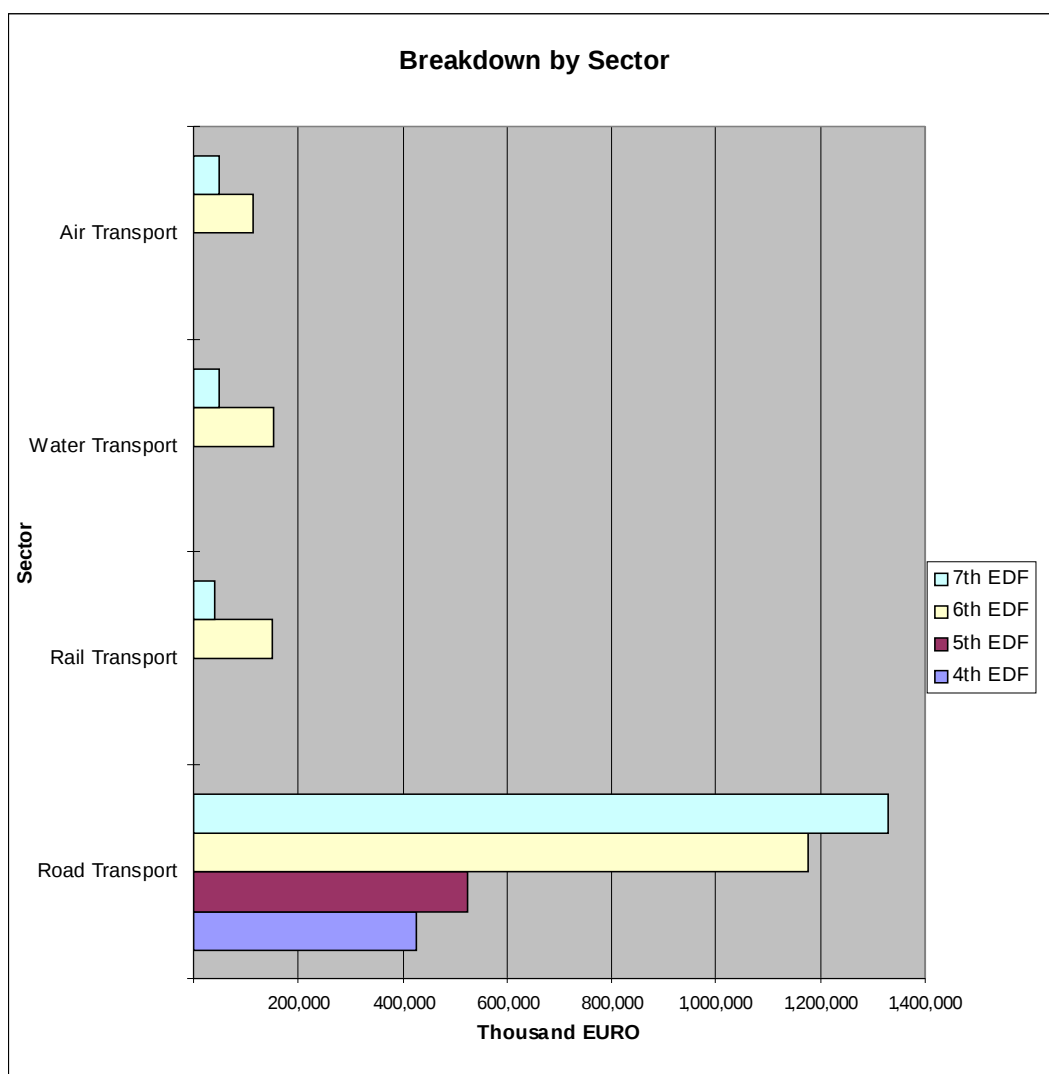
Nota: voor het 4e en 5e EOF beschikt men alleen over de cijfers voor wegvervoer



Verdeling binnen de sector voor het 4e, 5e, 6e en 7e EOF in duizend euro

	Wegvervoer	Spoorvervoer	Vervoer over water	Luchtvervoer
4e EOF	426.749,000	0,000	0,000	0,000
5e EOF	522.619,000	0,000	0,000	0,000
6e EOF	1.177.839,876	151.400,784	152.146,568	111.940,089
7e EOF	1.329.544,396	41.301,739	48.344,997	50.021,257

Nota: voor het 4e en 5e EOF beschikt men alleen over de cijfers voor wegvervoer



LOME IV - 8e EOF 1995-2000

TOEWIJZINGEN VOOR DE VERVOERSECTOR

NIP	NIP-TOTAAL (mln. euro)	VERVOER totaal (mln. euro)
West-Afrika	1488	502
Centraal-Afrika	410	254
Oost-Afrika	928	499
Zuidelijk Afrika	975	300
Caribisch gebied	453	93
Stille Zuidzee	133	21
Indische Oceaan	261	112
TOTAAL	4648	1781

West-Afrika	RIP-TOTAAL (mln. euro)	VERVOER totaal (mln. euro)
	228	180
Oost-Afrika	194	145
Centraal-Afrika	84	55
Zuidelijk Afrika	121	54
Caribisch gebied	90	36
Stille Zuidzee	35	-
Indische Oceaan	30	
TOTAAL	782	470

	TOTAAL NIP/RIP (mln. euro)	VERVOER totaal (mln. euro)
TOTAAL NIP+RIP	5430	2251

Vervoersector - NIP en RIP 8e EOF

WEST-AFRIKA

	Sahellanden							Kustlanden					Golf van Guinee				TOTAAL
	Kaap-verdië	Guinee - Bissau	Guinee-Conakry	Gambia	Mauritanië	Senegal	Sierra Leone	Burkina Faso	Ivoorkust	Ghana	Liberia	Mali	Bénin	Niger	Nigeria	Togo	
NIP totaal mln. euro	30	47	154	28,5	77	140	111,5	180	120	130	-	189	120,5	160	-	-	1487,5
Vervoer % van het NIP	55	50	31	20	60	16,4	30	55	-	42	-	45	55	-	-	-	
Vervoer mln. euro	16,5	23,5	48	5,7	46,2	23	33,5	99	-	55	-	85	66,3	-	-	-	501,7

CENTRAAL-AFRIKA

	Kame-roen	Centr.-Afri-kaanse Repu-bliek	Congo (R)	Gabon	Equa-toriaal-Guinea	Tsjaad	Congo (DR)	TOTAAL
NIP totaal mln. euro	133	102		33,5	-	141,5		410
Vervoer % van NIP	53	80		80	-	53		
Vervoer mln. euro	70,5	81,6		26,8	-	75		253,9

OOST-AFRIKA

	Hoorn van Afrika					Oost-Afrika					TOTAAL
	Djibouti	Eritrea	Ethiopië	Somalië	Sudan	Burundi	Kenia	Uganda	Rwanda	Tanzania	
NIP totaal mln. euro	22	-	294	-	-	-	161	210	-	240,5	928
Vervoer% van NIP	60	-	68	-	-	-	31,06	55	-	50	
Vervoer mln. euro	13,2	-	200	-	-	-	50	115,5	-	120	498,7

ZUIDELIJK AFRIKA

	Zuidelijk Afrika						Zuid-Afrika (SACU)				TOTAAL
	Angola	Malawi	Mozambique	Sao Tomé en Prin.	Zambia	Zimbabwe	Botswana	Lesotho	Namibië	Swaziland	
NIP totaal mln. euro	167	174	214,5	9,5	138	110	38	43	52	29	975
Vervoer % van NIP	70	40	39	75	-	-	-	45	4,88	-	
Vervoer mln. euro	117	69,6	84	7,1	-	-	-	19	2,54	-	299,24

CARIBISCH GEBIED

	Noorden					Zuiden										TOTAAL
	Baha- ma's	Belize	Haiti	Jamai- ca	Domi- nic. R.	Ant & Barb.	Barba- dos	Domi- nica	Grena- da	Guya- na	St. Kitts & Nevis	St. Lucia	St.Vin- cent & Gren	Suri- name	Trin. & Toba- go	
NIP totaal mln. euro	4,5	9,5	148	60	106	4,5	7	6,5	6,5	32	3	6	6	32,5	21	453
Vervoer % van NIP	100	53	32	25	-	-	-	-	-		-	-	-	65	-	
Vervoer mln. euro	4,5	5	47,36	15	-	-	-	-	-		-	-	-	21	-	92,86

STILLE ZUIDZEE

	Fiji	Kiribati	Papoea- Nieuw- Guinea	Salomonseil- anden	West- Samoa	Tonga	Tuvalu	Vanuatu	TOTAAL
NIP totaal mln. euro	25,5	8,5	50	19	11,5	7	1,9	9,5	132,9
Vervoer % van NIP	-	-	-	55	95	-	-	-	
Vervoer mln. euro	-	-	-	10,45	11	-	-	-	21,45

INDISCHE OCEAAN

	Comoren	Madagascar	Mauritius	Seychellen	TOTAAL
NIP totaal mln. euro	27,5	188,5	39,5	5,5	261
Vervoer % van NIP	50	50	10	-	
Vervoer mln. euro	13,7	94,2	4	-	111,9

Bijlage 2

Steun van de lidstaten voor vervoer

Het onderstaande is een overzicht van de steun van verscheidene lidstaten aan de vervoersector. Het berust op allerlei documenten en mag niet worden gezien als een officiële verklaring van de bewuste lidstaat.

Oostenrijk, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Italië, Zweden en het Verenigd Koninkrijk zijn de voornaamste donors van bilaterale steun voor de vervoersector. Nederland, dat financieel gezien geen vooraanstaande donor is, geeft steun voor beleid, met name op de gebieden ongemotoriseerd vervoer in stads- en plattelandsgebieden en vervoer over de binnenwateren.

Oostenrijk

Oostenrijks vervoerstrategie is gericht op de mobiliteit van goederen en mensen, afgestemd op de sociale en economische behoeften van de samenleving. In het kader van deze behoeften geeft de strategie voorrang aan acties die bijdragen aan armoedeverlichting. De Oostenrijkse steun voor vervoer omvat dus zowel gemotoriseerde als andere vervoerssystemen.

Bij zijn activiteiten in de vervoersector laat Oostenrijk zich leiden door:

- een op de vraag gebaseerde aanpak, met een participerende benadering van de samenleving,
- een bredere sociale en ecologische inschatting van het effect van vervoer op gemeenschappen en
- de overtuiging dat de partnerlanden voor het onderhoud van hun vervoerssystemen het "beginsel dat de gebruiker betaalt" moeten invoeren.

Denemarken

Denemarken is zijn vervoersteun aan het wijzigen om deze aan te passen aan de ontwikkelingsdoelstellingen die zijn vermeld in zijn document van 1994 "Een wereld in ontwikkeling, strategie voor de Deense ontwikkelingshulp op weg naar het jaar 2000 (Strategie 2000)". Het hoofddoel van vervoer wordt dus bij te dragen aan vermindering van de armoede, door arme mannen en vrouwen meer kansen te geven om deel te nemen aan de sociale en economische ontwikkeling van hun samenleving. De steun om in de vervoersbehoeften van de samenleving te voorzien zal gepaard gaan met een analyse van het milieu-effect, terwijl men voor eerlijke verdeling van de baten tussen beide geslachten wil zorgen en de samenleving wil laten delen in de besluitvorming.

In verscheidene van de door Denemarken gesteunde landen is vervoer als concentratiesector gekozen. Ofschoon Denemarken bezig is met het uitstippelen van haar strategie voor steun aan alle vervoerstakken, ligt de nadruk vooral op de wegeninfrastructuur, van hoofdwegen tot dorpspaden. Met zijn financiële en technische steun wil Denemarken het volgende bereiken:

- vervoerssystemen die beter aan de economische en sociale behoeften beantwoorden,
- deelneming van vertegenwoordigers van de samenleving aan de besluitvorming voor het aanwijzen van oplossingen voor vervoersproblemen, alsook aan een doorzichtig beheer van de financiële middelen,

- denken in netwerken bij de planning van infrastructuur en financiële investeringen van optimaal rendement verzekeren,
- verwerking van sociaal-culturele en milieukwesties in de vervoersplannen en de uitvoering daarvan,
- bij aanleg en onderhoud van vervoersinfrastructuur rekening houden met begrotingsbeperkingen,
- een zakelijke aanpak bij de hervorming en versterking van vervoersorganen.

Frankrijk

Frankrijk wil met zijn steun voor vervoer doeltreffend bijdragen aan economische en sociale ontwikkeling. Binnen deze brede doelstelling legt Frankrijk de nadruk op degelijk beheer, dat zorgt voor doeltreffende werking van het vervoer, investeringen in infrastructuur en uitrusting beschermt en verzekert dat vervoer in een kader van duurzame ontwikkeling past. Om een dergelijk kader op te zetten ondersteunt Frankrijk talrijke hervormingen, en wel hoofdzakelijk:

- verzekeren dat vervoer doeltreffend in de behoeften van de economische en sociale sectoren voorziet,
- bevordering van een zinvolle dialoog met partnerregeringen, de maatschappij en andere donororganisaties met het oog op optimale coördinatie van de steun en de middelen
- aanpassing van het regelkader om vervoersmonopolies om te zetten in commerciële ondernemingen die ontwikkeling stimuleren in plaats van deze te belemmeren,
- de ecologische en sociale aspecten van duurzame ontwikkeling aanpakken.

In dit kader concentreert Frankrijk zijn steun voor stads-, lucht-, weg-, spoor- en zeevervoer op de volgende oogmerken:

- betaalbaar vervoer voor alle stadsbewoners om de economische ontwikkeling van steden te vergemakkelijken,
- betere veiligheid in het luchtvervoer
- optimale benutting van de wegvervoersystemen, waarbij doorstroming van het verkeer wordt vergemakkelijkt en specifieke heffingen meer geld opbrengen voor onderhoud,
- bevordering en ondersteuning van de commercialisering van spoorwegmaatschappijen via concessieregelingen en
- herstructurering van de havenautoriteiten en hun monopolie om de havendiensten voor de gebruiker te verbeteren.

Frankrijk steunt actief coördinatie in de vervoersector tussen donors en met de ontvangende regeringen, als essentiële voorwaarde voor de totstandkoming van duurzame vervoerssystemen die bijdragen aan economische en sociale ontwikkeling.

Duitsland

In zijn ontwikkelingsamenwerking streeft Duitsland naar structurele veranderingen in haar partnerlanden om de politieke, sociale, ecologische en economische omstandigheden te verbeteren. Dit geldt ook voor Duitslands steun voor de vervoersector, die voornamelijk

beoogt de toegang tot goederen en diensten en het verkeer tussen mensen te verbeteren en tegelijk de nadelige effecten voor de samenleving als geheel, zoals vervuiling of verkeersongelukken, te verminderen. Verwezenlijking van deze oogmerken draagt bij aan de ontwikkeling van regio's en steden, aan verlaging van de economische kosten van vervoer en dus aan verhoging van de totale productie en het welzijn van de samenleving.

Bij alle maatregelen in de vervoersector wordt gestreefd naar duurzaamheid, namelijk in de mobiliteitsbehoeften van de samenleving te voorzien en tegelijk rekening te houden met de economische levensvatbaarheid, het sociale evenwicht en de bescherming van het milieu. De leidende beginselen voor de steun aan de vervoersector zijn dan ook:

- geïntegreerd beleid en planning dat alle vervoertakken en alle vervoermiddelen en hun interactie omvat en gecoördineerd wordt met beleid in andere sectoren, bijvoorbeeld op economisch, fiscaal, sociaal en milieugebied, alsook met stadsontwikkeling, ruimtelijke ordening, enz.,
- nadruk op doeltreffend onderhoud en optimale benutting van de bestaande vervoersystemen,
- het beginsel "de gebruiker betaalt": - op den duur moeten de gebruikers de volle kosten van hun met vervoer verbonden consumptie van hulpbronnen betalen-,
- voorzien in de specifieke mobiliteitsbehoeften van arme mensen en van vrouwen, bijvoorbeeld ongemotoriseerd en openbaar vervoer, arbeidsintensieve bouw- en onderhoudsmethoden enz.,
- meer participatie van gebruikers en andere mensen die met vervoermaatregelen te maken hebben in de besluitvorming,
- toepassing van commerciële regels bij vervoersystemen die vooral kenmerken van "openbaar goed" bezitten, en maximale inschakeling van de particuliere sector bij financiering, aanleg en beheer van vervoerinfrastructuur (planning, bouw en onderhoud),
- zorgen voor concurrentie op de markt voor vervoerdiensten, met enige regulering om het openbaar belang veilig te stellen; en, wanneer de voorwaarden aanwezig zijn, privatisering van vervoerdiensten,
- duidelijke afbakening van de verantwoordelijkheden en, indien mogelijk, decentralisering van taken en besluitvorming, met de bijbehorende begrotingstoewijzingen. Met andere woorden: de centrale overheid treedt alleen op indien de ondergeschikte plaatselijke instanties of particuliere bedrijven het werk (nog) niet aan kunnen (subsidiariteitsbeginsel),
- het risico van verkeersongelukken zo laag mogelijk houden en
- de schadelijke effecten van vervoer voor het milieu verzachten, plaatselijk (smog, lawaai, flora en fauna enz) en globaal (klimaatsverandering).

Steun voor vervoer per regio (in duizend DM)

	Afrika	Azië*	Latijns Amerika	Europa**	Totaal
1975-79	1.175.000	373.000	92.000	6.500	1.646.500
1980-84	2.135.000	713.000	140.000	16.000	3.004.000
1985-89	1.468.000	385.000	61.000	102.000	2.016.000
1990-94	1.265.000	1.260.000	101.000	60.000	2.686.000
1995-99	875.000	1.065.000	211.000	112.000	2.263.000

N.B.:

De cijfers slaan zowel op financiële als technische samenwerking; voor 1999 zijn de cijfers nog niet volledig.

*Centraal-Azië en de Stille Zuidzee

**Ex-USSR, Turkije, Balkan en de landen van ex-Joegoslavië

Steun per vervoertak

Verdeling	Financiële samenwerking		Technische samenwerking	
Vervoerbeleid en -beheer	505.000	11%	122.500	30%
Wegen	1.857.000	41%	186.500	46%
Spoorwegen	1.636.000	36%	58.250	14%
Havens/Schepen	382.500	8%	16.250	4%
Luchtvervoer	162.500	4%	21.000	5%

N.B.: de cijfers betreffen projecten van 1990 tot heden; de cijfers voor 1999 zijn nog niet volledig

Italië

Met zijn actieve steun voor vervoerinfrastructuur wil Italië bijdragen aan economische en sociale ontwikkeling in alle ontwikkelingslanden. Binnen dit ruime doel verleent Italië prioriteit aan de minst ontwikkelde landen, en wel aan de wegen- en spoorweginfrastructuur in Sub-Sahara Afrika.

Steun voor vervoer per regio (in duizend Lire)

	Afrika	Azië	Latijns-Amerika	Middellandse-Zeegebied	Europa**	Totaal
1980-85	220.859.000	1.995.000	4.783.000*	24.232.000	-	251.869.000
1986-90	494.314.000	120.876.000	174.409.000*	14.886.000	-	804.485.000
1991-95	176.362.000	-	37.103.000	60.419.00	35.800.000	309.684.000
1996-99	73.360.000	-	31.627.000	-	-	104.987.000

N.B.:

*Latijns-Amerika, inclusief Costa Rica

**Albanië en ex-Joegoslavië

Steun per vervoertak (in duizend Lire)

Vervoertak	Afrika	Azië	Latijns-Amerika	Middellandse-Zeegebied	Totaal
Wegen	469.284.000	66.904.000	1.403.000	60.627.000	598.218.000
Spoorwegen	309.396.000	27.644.000	169.950.000	13.872.000	520.862.000
Havens/Schepen	136.218.000	-	156.000	13.800.000	150.174.000
Luchtvaart	49.997.000	28.323.000	76.413.000	11.238.000	165.971.000
Totaal	964.895.000	122.871.000	247.922.000	99.537.000	1.435.225.000

Zweden

Zweden richt zich in zijn benadering van vervoer op de behoeften van de armen op het platteland en in de steden. Deze benadering strookt met het algemene ontwikkelingsdoel van Zweden, namelijk verbetering van de levensomstandigheden van de armste mensen in de armste landen. Zweden beschouwt goedwerkende vervoerssystemen als één van de basisvoorwaarden om dit doel te bereiken. Om duurzame vervoerssystemen op te zetten dringt Zweden aan op het belang van twee algemeen geldige punten, namelijk gelijkheid tussen de geslachten en reductie van het milieu-effect.

Zweden richt zijn financiële steun voor vervoer hoofdzakelijk op de landen van Oost- en Zuidelijk Afrika en een paar landen in Zuid-Azië. In deze landen bestaat de Zweedse vervoersamenwerking hoofdzakelijk uit de volgende acties:

- decentralisering van de besluitvorming vergemakkelijken, de rol van de samenleving in de overheidsbesluiten vergroten, en de functie van de overheid naar regelgeving verleggen,
- bij de herstructurering van de vervoersinstanties capaciteit opbouwen voor beter beheer van het wegen- en spoorwegennet,
- herziening van het regelkader om de dienstverlening in het vervoer te vereenvoudigen en voor concurrentie open te stellen,
- verzekeren dat er gegarandeerd voldoende kredieten beschikbaar zijn voor onderhoud en werking van de vervoerssystemen,
- reparatie en onderhoud van plattelandswegen en soms ook hoofdwegen,
- het gebruik van de juiste technologie aanmoedigen, met name arbeidsintensieve methoden bij wegenbouw en -onderhoud, alsook ongemotoriseerd vervoer en eenvoudige infrastructuur voor plattelandsvervoer,
- ontwikkeling van methoden voor betere verkeersveiligheid en minder ongevallen op de weg, alsook maatregelen om het milieu-effect van vervoer af te zwakken, en
- steun voor integratie van het regionaal vervoer via intermodale transportroutes die ingesloten landen aansluiting geven op regionale en internationale markten.

Bij al deze activiteiten hecht Zweden groot belang aan coördinatie tussen de partnerlanden, de Europese Commissie, de Wereldbank en andere donors.

Steun voor vervoer per regio (in duizend SEK)

	Afrika	Azië	Middellandse-Zeegebied	Totaal
1975-79	162.700	-	-	162.700
1980-84	351.100	98.700	59.600	509.400
1985-89	583.200	180.100	-	763.300
1990-94	976.700	241.200	-	1.217.900
1995-99	513.000	461.000	-	974.000

Steun per vervoertak(in duizend SEK)

Vervoertak	Afrika	Azië	Middellandse-Zeegebied	Totaal
Institutionele steun	463.200	108.200	-	571.400
Wegen	1.104.500	752.700	-	1.857.200
Spoorwegen	569.900	80.000	-	649.900
Havens/Schepen	363.000	40.100	59.600	462.700
Luchtvervoer	86.100	-	-	86.100
Totaal	2.586.700	981.000	59.600	3.627.300

Verenigd Koninkrijk

Het Verenigd Koninkrijk wil zijn steun voor vervoer in sterkere mate afstemmen op de bestrijding van armoede, zoals uiteengezet in het Witboek over internationale ontwikkeling "armoede de wereld uit: een uitdaging voor de 21e eeuw". Het voornaamste doel van de vervoersteun zal dus zijn de levensomstandigheden van arme mensen te verbeteren door op duurzame wijze in hun behoeften aan fysieke toegang en vervoer te voorzien. Dit houdt in dat men economische groei die de armen ten goede komt ondersteunt door doeltreffende werking van de vervoersector te bevorderen op nationaal en plaatselijk niveau. Bij andere multisectorale initiatieven, met name "duurzame middelen van bestaan" en "particuliere investeringen in infrastructuur", zullen de kwesties van fysieke toegang en vervoer in het kader van andere rurale en stedelijke investeringen aan de orde komen.

Het streven aan basale toegangs- en vervoersbehoeften te voldoen betekent dat men zich meer op gezinnen en gemeenschappen gaat richten met het doel de levensomstandigheden van arme bevolkingsgroepen te verbeteren. Hiertoe zal men een participerende aanpak bezigen die alle sectoren omvat, en deze coördineren met andere donors en ontwikkelingslanden, om goede methoden op te sporen die in bilaterale programma's kunnen worden toegepast.

De steun voor economische groei ten behoeve van de armen is gericht op doeltreffend beheer van de vervoersector, waarbij het accent ligt op beter onderhoud van de infrastructuur en betere werking van de bijbehorende diensten. Dit betekent dat men zich richt op doeltreffend onderhoud van de wegnetten, en steun verleent voor institutionele regelingen die borg staan

voor instandhouding van de systemen en geregelde inkomsten met het oog op hun duurzaamheid.

De Britse bilaterale bijstand zal op plaatselijk en nationaal niveau capaciteit opbouwen via technische samenwerking, zo mogelijk gekoppeld aan steun van de Europese Commissie, de Wereldbank en andere instanties. Bovendien zal het VK doorgaan met zijn programma voor civieltechnische kennis en onderzoek, dat bijdraagt aan het internationale inzicht in de sector en de oogmerken van zijn bilaterale programma's ondersteunt.

Referenties

How European Aid Works – A Comparison of Management Systems and Effectiveness – Cox, Healey, Koning – Overseas Development Institute 1997

Verdrag van de Europese Unie –

De vierde ACS-EG-Overeenkomst van Lomé

Het Groenboek over de betrekkingen tussen de Europese Unie en de ACS-staten aan de vooravond van de 21e eeuw - Europese Commissie 1997

Evaluatie van EOF-projecten en programma's in de vervoersector - bevindingen, conclusies en aanbevelingen – Directoraat-generaal Ontwikkeling, maart 1995

Richtsnoeren voor de vervoersector – naar een duurzame vervoersinfrastructuur: een sectorale aanpak in de praktijk - Europese Commissie, Directoraat-generaal Ontwikkeling, juli 1996

Resolutie van de Gezamenlijke ACS-EG-vergadering over infrastructuur van 28 september 1998 - ACS-EU 1494/95/A/def

Mededeling betreffende het Euro-mediterraanse partnerschap in de vervoersector - COM (1998) 7 def. van 16 01 1998.

Mededeling betreffende de liberalisering van de scheepvaart in West- en Centraal-Afrika en de doelstellingen van het ontwikkelingsbeleid van de Gemeenschap – COM(97) van 11 02 1997.

Mededeling betreffende wetenschappelijk en technologisch onderzoek – een strategisch onderdeel van de ontwikkelingssamenwerking van de Europese Unie met de ontwikkelingslanden – COM (97) 174 def. van 25.04.1997.

Werkdocument van de diensten van de Commissie betreffende menselijke en sociale ontwikkeling en de ontwikkelingssamenwerking van de Europese Unie - oktober 1996

Werkdocument van de Commissiediensten inzake de vooruitzichten voor regionale samenwerking - juli 1997

Ontwerp-mededeling van de Commissie over EG-steun voor ontwikkeling van de particuliere sector in de ACS-landen - november 1997

Mededeling betreffende democratisering, de rechtsstaat, eerbiediging van de mensenrechten en behoorlijk bestuur: de uitdagingen van het partnerschap tussen de Europese Unie en de ACS-staten

Werkdocument van de Commissiediensten - Het ontwikkelingsbeleid van de Europese Gemeenschap - februari 2000

World Development Report 1994 – Infrastructure for Development – Wereldbank