

"Europees verkeer" in Het Vrije Volk

Source: Het Vrije Volk. 23.10.1953. [s.l.].

Copyright: (c) Het Vrije Volk

URL: [http://www.cvce.eu/obj/"europees_verkeer"_in_het_vrije_volk-nl-ceed591a-ca7d-44f2-8678-93680581e2f0.html](http://www.cvce.eu/obj/)

Publication date: 17/09/2012

Europees verkeer

Ministers van zeventien Europese landen hebben verleden week in Brussel een belangrijke bijdrage geleverd tot de Europese samenwerking door de oprichting van een permanente conferentie van Europese ministers van Verkeerswezen.

Daarmee hebben zij de basis gelegd voor een Europese verkeerspolitiek.

Wat dat wil zeggen wordt duidelijk als men alleen al denkt aan de voortdurende concurrentie tussen de havens Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam en Hamburg. Voortaan zal ook het Europese en niet meer alleen het nationale of plaatselijke belang een rol spelen bij de behandeling van kwesties als de kanalisatie van de Moezel, de Rijn-Main-Donau-verbinding, de verbinding tussen de Rhône en de Rijn, de verbetering van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, en van de Maas en haar internationale verbindingen. Al deze vraagstukken zullen door de nieuwe organisatie worden bestudeerd.

Men is bij de nieuwe internationale transportorganisatie niet te werk gegaan naar het voorbeeld van het plan-Schuman. D.w.z. men heeft geen zelfstandig, van de regeringen onafhankelijk Hoog Gezagsorgaan voor het Verkeer opgericht, dat besluiten kan nemen, die kracht van wet hebben. De nieuwe organisatie blijft in het traditionele kader van samenwerking tussen regeringen die hun volledige souvereiniteit behouden. Geen enkel lid kan gedwongen worden besluiten van de conferentie te aanvaarden als het dat niet wil.

De thans gekozen inter-Europese organisatievorm voor het verkeer was waarschijnlijk het maximum, dat onder de gegeven omstandigheden in Europa te bereiken viel, nadat ook in de zes landen van het plan-Schuman bijzonder weinig belangstelling voor een supranationale vervoersorganisatie bleek te bestaan. Anders dan bij steenkool en staal hebben, wat het vervoer betreft, de verschillende belangengroepen van begin af aan hun zin kunnen doordrijven - waarbij men ook de regeringen met hun nationale spoorwegbedrijven tot de belangengroepen moet rekenen.

Niettemin valt te betreuren, dat de ministers een organisatievorm hebben gekozen, die al te zeer in de ambtelijke sfeer blijft. Noch de parlementen, noch de Europese openbare mening krijgen daardoor de nodige gelegenheid, zich uit te spreken. Het was in dit verband tekenend, dat de ministers het niet nodig hebben geoordeeld een delegatie van het Europese parlement in Straatsburg te ontvangen, die gereed stond naar Brussel te gaan.

Maar al is de voor steenkool en staal onontbeerlijk geachte supranationale organisatievorm voor het verkeer dan ook niet — nog niet — bereikt, de thans gevonden vorm van samenwerking is in elk geval een belangrijke stap vooruit. Zeker als men hem vergelijkt met wat er op het gebied van de landbouw is gebeurd: daar hebben de belangengroepen tot dusver iedere vorm van Europese samenwerking onmogelijk gemaakt.

En ten slotte heeft de niet-supranationale vorm een zeer belangrijk voordeel. Het aantal deelnemers wordt veel groter. De huidige regeling omvat alle landen, die deel hebben aan het Europese verkeer, ook. Engeland en de Scandinaviërs, Spanje en Portugal. Alleen de eilanden Ierland en IJsland doen niet mee, alsmede Zuidslavië, dat wel was uitgenodigd, maar niet is gekomen.

Dat de nieuwe verkeersorganisatie op korte termijn met nieuwe projecten zal komen, is onwaarschijnlijk. Haar eerste taak zal zijn het bestuderen der Europese verkeersproblemen. Pas daarna, als men een overzicht heeft van behoeften en mogelijkheden, zal met de uitwerking van plannen kunnen worden begonnen.