

Green paper: Contribut^o from



Nationale Havenraad

02

Directeur Generaal van het DG Energie en Transport
van de
Europese Commissie
de heer dr juris. M. Ruete
B-1049 Brussel

Nationale Havenraad
Koningskade 4
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
T (070) 351 76 15
F (070) 351 76 00
E info@havenraad.nl
www.havenraad.nl

Contactpersoon
ing. O.C. Rosier

Datum
20 april 2009

Ons kenmerk
Eetn 012-03-02

Onderwerp
Evaluatie TEN-T

Doorkiesnummer
070 351 7659

Bijlage(n)
1

Uw kenmerk
-

Geachte heer Ruete ,

De zeehavens dragen in belangrijke mate bij aan de concurrentiekracht van Europa. Juist in deze tijd is het versterken van die concurrentiekracht noodzakelijk. De Nationale Havenraad acht de evaluatie van het TEN-beleid daarvoor belangrijk. Anticiperend op het uitbrengen van het groenboek ter zake van TEN-T en de consultatie die daarmee van start is gegaan, heeft de Nationale Havenraad het bijgaande standpunt vastgesteld, waarmee de raad een bijdrage wil leveren aan de consultatie in Nederland en in Europa. Hiermee ontvangt u een afschrift van het standpunt zoals de Havenraad dat in het kader van de consultatie aan de Europese Commissie ter kennis heeft gebracht.

Met vriendelijke groet,

DIRECTORATE B DATE 24 AVR 2009
mr. F. Lieben,
algemeen secretaris
B1 B2 B3
X
ACTION: RS
DEADLINE: 13/05

DG TREN CODE:
AV 16553
ACTION: ECHEANCE:
22 04 2009

R	A	B	C	D	E	F
G	H	I	P	CP1	CP2	CP3
DG	ASS	01	DGA	DGA	DGA	AAE
			CD	EFG	HI	

Aan de Vice president van de Europese Commissie
en Commissaris voor Energie en Transport
De heer A. Tajani
B - 1049 Brussel

Nationale Havenraad
Koningskade 4
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
T (070) 351 76 15
F (070) 351 76 00
E info@havenraad.nl
www.havenraad.nl

Contactpersoon
ing. O.C. Rosier

Datum
20 april 2009

Ons kenmerk
Eetn 003-12

Onderwerp
Evaluatie TEN-T

Doorkiesnummer
070 351 7659

Bijlage(n)
-

Uw kenmerk
-

Geachte heer Tajani,

Havens zijn essentiële knooppunten in het Europese vervoersnetwerk. Als multimodale logistieke clusters, waar veelal ook industriële clusters gevestigd zijn, dragen zij daardoor in belangrijke mate bij aan de concurrentiekracht van Europa. Juist in deze tijd is het versterken van de concurrentiekracht noodzakelijk. De Nationale Havenraad draagt daarom graag bij aan de evaluatie van het TEN-beleid. De Havenraad is het permanente overleg van de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat met de Nederlandse havensector. In de Havenraad zijn havenbeheerders, havenbedrijfsleven (industrie, terminal operators, transporterend bedrijfsleven, verladers en werknemers) alsmede de rijksoverheid vertegenwoordigd. Anticiperend op het uitbrengen van het groenboek ter zake van TEN-T en de consultatie die daarmee van start is gegaan, heeft de Nationale Havenraad het bijgaande standpunt vastgesteld, waarmee de raad in een bijdrage wil leveren aan de consultatie in Nederland en in Europa.

Inbedding

In 2000 hebben de Europese regeringsleiders in Lissabon afgesproken dat de EU in 2010 de meest dynamische en concurrerende (kennis)economie van de wereld moest zijn. De lidstaten spraken af zich in te zetten voor gezonde overheidsfinanciën, economische groei, kenniseconomie en innovatie, volledige werkgelegenheid en behoud van de natuurlijke omgeving. De actuele economische ontwikkelingen plaatsen de Lissabon agenda weliswaar in een bijzonder daglicht, maar maken die niet minder relevant.

De Europese economie wordt gedragen door sterke, kansrijke clusters. In het kader van de Lissabon agenda moeten juist die clusters versterkt worden. Adequate infrastructuur is een noodzakelijke basisvoorwaarde voor een gezonde economische ontwikkeling in het algemeen. Basisvoorwaarde voor de realisering van de Lissabon agenda is dus adequate infrastructuur binnen en tussen de sterke clusters. De Nationale Havenraad is van oordeel dat het TEN-T beleid moet bijdragen aan de uitvoering van de Lissabon agenda: de versterking van de concurrentiekracht van Europa in de wereld.

Focus: core network

In absolute zin is het TEN-T budget aanzienlijk. Het stimulerende effect blijft echter beperkt door het uitgangspunt van beperkte medefinanciering vanuit het TEN-T budget en door de verdeling ervan over een groot aantal projecten en een lange periode. Meer focus ofwel een scherpere prioriteitstelling is geboden, zodat er ook daadwerkelijk een voor burgers en ondernemers herkenbaar netwerk van hoofd transportassen kan ontstaan, die de belangrijkste economische en bevolkingsclusters van Europa met elkaar verbinden en die deze clusters verbinden met de belangrijkste zeehavens, de poorten tussen Europa en de rest van de wereld. Herkenbaarheid is – zo oordeelt de Raad – cruciaal voor het politieke draagvlak van het TEN-T beleid en dus voor de bereidheid van overheden om daarvoor publieke middelen vrij te maken. Belangrijk criterium voor de selectie van hoofd transportassen voor het TEN-T netwerk is de mobiliteitsvraag van de markt. De Nationale Havenraad pleit in dat opzicht voor een markt georiënteerd transportsysteem waarbij interoperabiliteit uitgangspunt is. Een effectieve integrale grensoverschrijdende benadering van aanleg, onderhoud en beheer is een belangrijke succesfactor.

TEN-T en de zeehavens

Vanzelfsprekend geeft de Nationale Havenraad prioriteit aan hoofd transportassen, die de belangrijkste economische en bevolkingsclusters van Europa met de belangrijkste zeehavens verbinden. Zeehavens zijn immers ook vaak belangrijke economische en bevolkingsclusters. De zeehavens zijn bovendien als draaischijven tussen de intercontinentale zeeroutes en het Europese achterland van vitaal belang voor de Europese economie. Adequate maritieme toegangswegen, zeehavens en achterlandverbindingen zijn noodzakelijke basisvoorwaarden voor een gezonde economische ontwikkeling en dus ook voor de realisering van de Lissabon agenda.

Het TEN-T beleid en de inzet van TEN-T middelen moeten worden geconcentreerd op verbindingen met een grote mobiliteitsvraag en groeipotentie. Het gaat om de ontwikkeling en instandhouding van een efficiënt, op de markt georiënteerd en door de markt gedreven transportsysteem en dito schakels in dat transportsysteem (waaronder zeehavens). Kunstmatige herverdeling van ladingstromen – waarover in Brussel wordt gespeculeerd – draagt niet bij aan de concurrentiekracht van Europa. Integendeel. Een dergelijke herverdeling kan alleen met grootschalige inzet van publieke middelen teweeg worden gebracht, waarmee een goed functionerend transportsysteem deels wordt vervangen door een transportsysteem dat niet beter werkt en waardoor de volumes van de transportstromen en daarmee ook de mogelijkheden van intermodaal vervoer afnemen. Zwakke clusters mogen niet worden versterkt ten koste van sterke clusters, vindt de Havenraad; niet met het TEN-T beleid noch met andere instrumenten zoals de door de Europese Commissie beoogde “maritieme ruimtelijke ordening”. De Unie kent voor zijn regionaal beleid andere beleidsinstrumenten en fondsen (zie ook punt Europees regionaal beleid).

De medefinanciering uit het TEN-T budget van de Betuweroute als onderdeel van de Rotterdam-Genova corridor is in overeenstemming met de genoemde uitgangspunten. Tijdige medefinanciering van een derde spoor in de aansluitende railverbinding in Duitsland zou de doelmatigheid van deze investering zeer ten goede zijn gekomen. De Havenraad bepleit dan ook een efficiënte en gecoördineerde inzet van TEN-T middelen. De Raad is daarente-

gen gekant tegen verspillings van TEN-T middelen aan verbindingen met een beperkte mobiliteitsvraag en een geringe groeipotentie, alsmede tegen versnippering van de TEN-T middelen. Thans zijn 294 zeehavens opgenomen in het TEN-T netwerk. Mede als gevolg hiervan zijn de zeehavens tot nu toe mager bedeed uit het TEN-T budget. Focus ofwel scherpe prioriteitsstelling zijn geboden ten behoeve van tastbare resultaten.

Integrale benadering van aanleg en beheer.

Een ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Om die reden is een doeltreffende grensoverschrijdende afstemming van aanleg (inclusief systeemkeuze ten behoeve van interoperabiliteit), onderhoud en beheer op de hoofd transportassen een belangrijke succesfactor. Naar het oordeel van de Nationale Havenraad moeten de inmiddels voor verscheidene corridors (hoofd transportassen) benoemde coördinatoren voldoende bevoegdheden hebben om ook daadwerkelijk gestalte te geven aan grensoverschrijdende coördinatie en afstemming. Afstemming en interoperabiliteit op het hoofd-transportnetwerk dragen bovendien bij aan de efficiency en dus aan de verduurzaming van het transport in de Europese Unie.

Duurzaam transport

Concentratie van goederenstromen op hoofd transportassen tussen sterke clusters genereert gebundelde goederenstromen met een volume die het vervoer per spoor en over water in staat stellen een meer dan evenredig deel van de verwachte groei te absorberen. Hiermee wordt de druk op het overbelaste autowegennet vermindert en kunnen kustvaart, binnenvaart en spoorvervoer een grotere rol gaan spelen in het totale transportsysteem.

TEN-T en het Witboek Transport

De gemeenschappelijke Europese transportmarkt wordt nog steeds gekenmerkt door een grote verscheidenheid in de belastingregimes waaraan de transportmodi onderworpen worden. Die verscheidenheid manifesteert zich in de belastingheffing op het bezit van een transportmiddel, het gebruik van infrastructuur met dat transportmiddel en de belasting en accijns op de brandstof. Op basis van die verscheidenheid is een zeker evenwicht ingetreden, die gemakkelijk zou kunnen worden verstoord door een niet gelijktijdige, objectieve en sterk gedifferentieerde internalisering van externe kosten voor alle transportmodi. Met name de juist voor de Nederlandse zeehavens zo belangrijke binnenvaart en kustvaart zouden daarvan het slachtoffer kunnen worden; een omgekeerde modal shift is niet denkbeeldig. De Havenraad bepleit uiterste omzichtigheid op dit gebied.

Motorways of the Sea (MotS) zijn terecht één van de 30 prioritaire TEN-T routes. De Nationale Havenraad gelooft dat dit concept pas echt tot ontwikkeling kan komen als daadwerkelijk gestalte is gegeven aan een European maritime transport space without barriers. De Raad gaf altijd voorkeur aan deze benadering, boven subsidiëring van infrastructuur voor nieuwe kustvaartverbindingen, die het economische draagvlak van reeds bestaande op puur commerciële leest geschoeide kustvaartverbindingen kan aantasten. Het MotS programma is evenwel een feit en de Havenraad wil nu bevorderen dat de Nederlandse zeehavens en transportondernemingen hiervan zo goed mogelijk kunnen profiteren.

TEN-T en Europees regionaal beleid.

De Nationale Havenraad is gekant tegen stapeling van beleid. Voor de ontwikkeling van economisch achtergebleven en/of perifeer gelegen regio's beschikt de EU over aparte instrumenten: het Europees Fonds voor de Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Cohesiefonds, zo constateert de Raad. De Havenraad is dan ook van oordeel dat het TEN-T beleid en de middelen uit het TEN-T budget geen aanvulling mogen zijn op het Europese regionale en het cohesiebeleid en de uitkeringen uit de genoemde fondsen. Regionale vervoersnetwerken vallen in deze benadering onder de verantwoordelijkheid van lidstaten. Er is wel een Europese verantwoordelijkheid met betrekking tot borging van de aansluitingen tussen de regionale netten het hoofdtransportnetwerk.

Tot slot

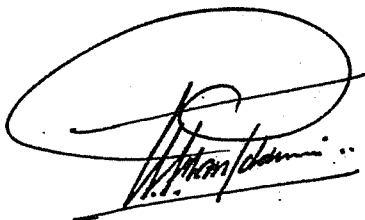
De derde in het groenboek genoemde beleidsoptie benadert waarschijnlijk het meest de uitgangspunten en doelen van de Nationale Havenraad. In lijn met het standpunt van de European Sea Ports Organisation (ESPO) bepleit de Raad daarom deze optie en levert zij graag een bijdrage aan de uitwerking ervan.

De Nationale Havenraad onderschrijft van harte de verklaring van de Minister van Verkeer en Waterstaat dat Nederland in de evaluatie van het gevoerde TEN-T beleid "een actieve rol [zal] spelen zodat, indien de kans zich voordoet, grote projecten naar voren geschoven kunnen worden voor opname in een herziene lijst van prioritaire projecten. Inventarisatie van kansrijke projecten zal de komende tijd plaatsvinden", aldus de bewindsman op 15 augustus 2008 in een brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal. "Over de kansen van bepaalde projecten zoals de zeetoeegang IJmond wordt al informeel met de Europese Commissie overlegd".


Zoals gezegd wil de Nationale Havenraad met het voorgaande een bijdrage leveren aan de evaluatie van het tot nu toe gevoerde TEN-T beleid en aan het debat in Europa. Dit proces kan uiteindelijk resulteren in een nadere concretisering van selectie- en beoordelingscriteria en eventueel in een lijst van prioritaire TEN-T projecten.

Een afschrift van deze brief wordt gezonden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, Directeur Generaal Transport en Energie (EU) en Secretaris Generaal van ESPO.

Met vriendelijke groet,



drs W.T. van Gelder
voorzitter



mr F. Lieben
algemeen secretaris