

Antonio TAJANI											
	VP	AP	DCF	RF	JFC	AM	MB	SB	DS	CS	
A											
30.09.2009											
N: 2586											

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**  
24 september 2009

**Ons kenmerk**  
Eet 014-06

**Onderwerp**

A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system.

**Doorkiesnummer**  
070 351 7659

**Bijlage(n)**  
-

**Uw kenmerk**  
-

DG TREN  
TO  
REPLY

Geachte heer Tajani,

De Nederlandse Nationale Havenraad heeft kennis genomen van uw mededeling getiteld "A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system". Met deze mededeling zet u een eerste stap naar een nieuw Witboek Transport – uit te brengen in 2010 – en opent u een consultatieprocedure. Met het onderstaande wil de Raad een bijdrage aan deze consultatie leveren.

### Algemeen

De Havenraad heeft waardering voor de sense of urgency en het hoge ambitieniveau van de mededeling. Die zijn nodig om de beoogde beweging op gang te brengen en om de noodzakelijk geachte resultaten tijdig te boeken.

De Raad onderschrijft een groot deel van de door u geschetste uitdagingen voor het transport in de Unie en onderschrijft ook uw stelling dat *"de behoeften en rechten van de vervoersgebruikers en de werknemers in de vervoersector steeds een centrale plaats moeten innemen in de beleidsvorming"*. Het nieuwe Witboek Transport zou zich volgens de Raad moeten concentreren op prioritaire, grensoverschrijdende uitdagingen zoals een Trans Europese (kern-) Netwerk(en), uniformering en vereenvoudiging van formaliteiten, verdere ontwikkeling van een bron georiënteerd milieubeleid, voltooiing van de interne markt (liberalisering, toegang tot markt in de hele EU op gelijke voorwaarden), (technische) interoperabiliteit, doelmatige grenscontrole en bevordering van het gebruik van ICT-systemen onder andere voor spoor, tol en informatie-uitwisseling over lading.

Voorts ziet de Raad een belangrijke koppeling tussen de (post) Lissabon agenda en het nieuwe Witboek Transport ten behoeve van de concurrentiekracht van de Unie. Havens en (industriële) clusters van havens verdienen een stevige plek in het nieuwe witboek.

### Het speelveld

Waar het gaat om het stellen van voorwaarden op het gebied van veiligheid, milieu en natuur heeft de EU meestal het voortouw. Veiligheids-, natuur- en milieuregelgeving in Europa is immers grotendeels geënt op gemeenschappelijke regelgeving. Ten aanzien van de zeescheepvaart heeft de IMO evenwel de leidende rol. De verdere ontwikkeling van brongericht milieubeleid vraagt (soms) ook om meer internationaal georiënteerde aandacht van de EU (bijvoorbeeld met betrekking tot gegaste containers).

Implementatie in de nationale regelgeving, alsmede eventuele vergunningverlening en toezicht op de naleving zijn evenwel in handen van nationale en lokale overheden.

Naar het oordeel van de Havenraad staat juist dit ondoorzichtige proces van implementatie en handhaving door lidstaten de gewenste *"opwaartse convergentie"* in de weg. Transparantie over de wijze van implementatie en handhaving van wetgeving door lidstaten moet de kwaliteit op velerlei gebied van de totale Unie verbeteren.

Waar het gaat om ruimtelijke inrichting te land, in de kustzone en op zee en om het scheppen van fysieke ruimte, infrastructuur en havens/knooppunten hebben nationale en lokale actoren het voortouw. Terecht, vindt de Raad. Zij beschikken immers over soevereiniteit en eigendom. Zij moeten uitvoering geven aan internationale afspraken (bijvoorbeeld over vaarroutes en ankerplaatsen) en zij nemen de investeringen in infrastructuur en havens/knooppunten (vrijwel) geheel voor hun rekening.

Innovatie moet de drijvende kracht zijn voor een toekomstrobuust vervoerssysteem binnen de grenzen van de Unie. Bedrijfsleven en onderzoeks- en onderwijsinstellingen geven feitelijk gestalte aan (technologische) vernieuwing. Daar waar vernieuwing blijft steken in ideeën hebben nationale overheden een verantwoordelijkheid om toepassing (mede) mogelijk te maken. In de bekostiging van onderzoek en ontwikkeling op het gebied van logistiek en transport is het aandeel van de EU te beperkt, met uitzondering wellicht van het project Galileo. Hier is naar het oordeel van de Havenraad ruimte voor verbetering door beschikbare onderzoeksgelden specifiek te bestemmen voor transport en vervoer, bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van nieuwe logistiek-/vervoersconcepten.

De EU speelt tenslotte een vooraanstaande rol bij de liberalisering van markten, de vrije toegang tot markten en de creatie en handhaving van een level playing field, dat voor het functioneren van de markt van doorslaggevend belang is.

De EU heeft op dit speelveld en in dit proces dus een eigen rol te vervullen, waarbij het subsidiariteitsbeginsel in acht moet worden genomen. Daarnaast is de EU bij uitstek in een positie om regie te voeren, gericht op convergentie.

## Duurzaamheid

*"Bij het ontwerp van de toekomst van het vervoer moeten alle elementen van duurzaamheid in aanmerking genomen worden; deze betreffen transportmiddelen (emissies, geluid) en infrastructuur (ruimtegebruik, bio-diversiteit)", aldus uw mededeling.*

De Nationale Havenraad hecht zeer aan de brede benadering van duurzaamheid: people – planet – profit. Alleen een duurzaam maatschappelijk draagvlak, gestoeld op een brede arbeidsparticipatie en een duurzaam economisch systeem waarin de continuïteit van activiteiten gewaarborgd is, kan een milieubeleid gericht op duurzame ecosystemen en duurzaam gebruik van energie en grondstoffen blijvend ondersteunen.

## Duurzaamheid en transport

*"In geen andere sector in de EU was de toename van de uitstoot van broeikasgassen sinds 1990 zo groot als in de transportsector", zo stelt u in uw mededeling.*

De transportsector vervult een cruciale rol in de Europese economie, zo meent de Havenraad. Vanzelfsprekend heeft die sector een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om de milieu- en duurzaamheidsperformance. Er zijn reeds tal van initiatieven die hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Ook in de Nederlandse zeehavens zijn daarvan tal van voorbeelden te noemen, zoals reductie van de CO<sub>2</sub> uitstoot door de zeehavenindustrie, verplichtende afspraken over modal shift en vergaande milieuzonering, alsmede de inzet van elektrisch aangedreven terminal equipment, walstroom en het gebruik van schone brandstof/motoren. De haven- en vervoersector zal deze inzet continueren en intensiveren.

Met betrekking tot reductie van de CO<sub>2</sub> uitstoot door de zeescheepvaart bepleit de Havenraad een internationale aanpak op basis van "market based instruments" (MBI) via de IMO. De Raad spreekt geen expliciete voorkeur uit voor een bepaalde MBI, maar formuleert wel randvoorwaarden waaraan een nieuw instrumentarium moet voldoen.

## Geïntegreerd netwerk

Met betrekking tot uw visie op het transportsysteem voor het goederenvervoer, waarin havens en intermodale terminals sleutelementen zijn, wil de Nationale Havenraad in de eerste plaats verwijzen naar zijn standpunt ter zake van TEN-T zoals verwoord in zijn brief aan u d.d. 20-04-2009 (Eetn 003-12). Daarin pleit de Raad voor een markt georiënteerd kernnetwerk met focus op hoofd transportassen die sterke clusters verbinden. In de visie van de Havenraad zijn de lidstaten zelf verantwoordelijk voor het onderliggende netwerk, maar draagt de EU medeverantwoordelijkheid voor een goede aansluiting van het kernnetwerk op het onderliggende netwerk. Daarnaast dringt de Havenraad aan op interoperabiliteit op het spoor en op meer afstemming van aanleg, onderhoud en beheer binnen de corridors.

De Nationale Havenraad wijst erop dat in Nederland het proces van verschuiving van vervoer van de weg naar spoor en binnenvaarwegen wordt gehinderd door eisen van lokale milieukwaliteit. Die verzetten zich menigmaal tegen de vestiging van laad- en lospunten voor de binnenvaart en intensivering van het gebruik van bestaande spoorweginfrastructuur. Omwille van milieukwaliteit in een zeer beperkte omgeving kan een milieudoel van hogere orde – verduurzaming van het transportsysteem en milieukwaliteit in een (veel) ruimere omgeving – niet (volledig) gerealiseerd worden. De Havenraad sluit niet uit dat in andere lidstaten zich overeenkomstige knelpunten voordoen en

vraagt, voor zover deze knelpunten het gevolg zijn van implementatie van Europese regelgeving, daarvoor aandacht van de EU.

### Clusters en knooppunten

*"Planners hebben de onbeperkte beschikbaarheid van goedkoop vervoer lang als een gegeven beschouwd; de trend van concentratie van activiteiten heeft echter veel "gedwongen" mobiliteit teweeg gebracht; bij vestigingsplaatskeuzen moeten daarom niet alleen de afwikkeling van het goederenvervoer, maar ook de bijbehorende mobiliteitsbehoefte van klanten en werknemers in aanmerking genomen worden", zo stelt u.*

De Nationale Havenraad onderschrijft deze uitspraak in algemene zin, maar stelt vast dat door het enorme volume van het maritieme goederenvervoer inclusief het traject over land, de persoonlijke mobiliteitsbehoefte van klanten en werknemers een tamelijk ondergeschikte rol speelt in de locatiekeuze van zeehavens, basisindustrie, terminals en knooppunten in het achterland.

Clustervorming in zeehavens heeft ook tal van voordelen. Te noemen zijn (1) co-siting, waarbij de producten, bijproducten en reststoffen van het ene bedrijf de grondstoffen (kunnen) zijn voor andere naburige bedrijven en (2) de concentratie van hinderlijke activiteiten, waardoor die hinder beter beheersbaar is en andere gebieden daarvan gevrijwaard blijven. Nieuwe duurzame oplossingen, innovaties en mobiliteitskeuze komen juist in deze clusters tot stand.

De Havenraad moet evenwel vaststellen dat Nederlandse zeehavenbeheerders en het havenbedrijfsleven hun vestigingsplaats niet als een onomstotelijk gegeven mogen beschouwen. Immers, de tenuitvoerlegging van vaak op Europese leest geschoeide regelgeving inzake natuurbescherming en lokale milieukwaliteit legt (soms disproportionele) beperkingen op aan de gebruiksmogelijkheden van zeehavens. In sommige gevallen is sprake van verdringing. De Havenraad sluit niet uit dat ook op dit gebied zich in andere lidstaten overeenkomstige knelpunten voordoen en vraagt daarvoor de aandacht van de EU. Het concept "special area" voor grote knooppunten zoals zeehavens zou hier wellicht uitkomst kunnen bieden. In ieder geval zijn eenduidige en consistente regelgeving en een gebalanceerde afweging van belangen noodzakelijk om economische ontwikkeling te paren met handhaving c.q. verbetering van de leefbaarheid.

### Slimme prijzen

*"Het transportsysteem kan niet efficiënt zijn, tenzij de prijzen alle kosten – interne en externe kosten – weerspiegelen. Prijzen die informatie omvatten over de schaarste van een product of dienst, geven een belangrijk signaal aan potentiële gebruikers. Het transportsysteem zou zeer gebaat zijn bij betere prijssignalen".* Met deze argumentatie onderbouwt u uw pleidooi voor internalisering van externe kosten van het vervoer. De Nationale Havenraad kan deze gedachtegang volgen, maar wil daarbij de volgende kanttekeningen plaatsen.

Het huidige prijsniveau van en de prijsverhoudingen tussen de transporttechnieken zijn het resultaat van een lange ontwikkelingsgeschiedenis. Volledige internalisering van alle kosten van weg, rail, binnenvaart en kustvaart kan nieuwe prijsverhoudingen teweeg brengen, die niet bijdragen aan vergroening van het transportsysteem. 'De ver-

vuiler betaalt' is een reëel uitgangspunt en de Nationale Havenraad is niet principieel gekant tegen het internaliseren van externe kosten. Echter, 'vergroenen' vergt een brede aanpak, zeker in het huidige economische klimaat. Met oog voor een drietal condities kan de strategie van het internaliseren van externe kosten tot wasdom komen.

1. Het internaliseren van externe kosten moet het doel dienen waarvoor het gedaan wordt en moet een efficiënt en op de markt gebaseerd transport niet belemmeren of actoren onevenredig benadelen.
2. De modal shift naar binnenvaart, spoor en kustvaart moet in stand blijven.
3. De effecten van het 'vergroenen' van transport op de modal split en het milieu, alsmede de inkomsten van overheden hieruit en de aanwending daarvan moeten inzichtelijk gemaakt worden.

De Nationale Havenraad merkt hierbij op dat met een ruime toelating van langere en zwaardere (weg-)voertuigen en algemene cabotage vrijheid in de EU, zonder grote inzet van overheidsmiddelen wezenlijke stappen in de richting van 'vergroenen' van het transportsysteem gezet kunnen worden.

Voorts dient in ogenschouw te worden genomen dat de economie in den brede, maar ook de transportsector zeer wordt getroffen door de huidige economische crisis. De afname van het volume is ongekend. De prijzen staan onder grote druk. De winstgevendheid is ronduit zorgelijk. In een aantal gevallen moet voor de continuïteit worden gevreesd. Naar het oordeel van de Havenraad dient er op de korte termijn grote voorzichtigheid te worden betracht bij fundamentele beleidswijziging die leiden tot extra kosten voor de transportsector. Gegeven de omstandigheden pleit de Raad voor een uiterst behoedzame en zorgvuldige aanpak.

Ook voor het vervoer via zeehavens in het algemeen en de havenkeuze in het bijzonder geldt dat *"het transportsysteem niet efficiënt kan zijn tenzij de prijzen alle kosten weerspiegelen"*. Nog steeds bestaan in Europa grote verschillen in financiering van haveninfrastructuur en in de doorberekening van de kosten daarvan, alsmede in subsidiëring van intermodaal achterlandvervoer. Deze verschillen leiden tot een, ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid, suboptimale productontwikkeling in de transportmarkt. Er is behoefte aan betere prijssignalen vanuit de zeehavens. Er is dus behoefte aan heldere en eenduidige richtsnoeren staatssteun aan zeehavens. Die moeten er nu echt snel komen. Zij stimuleren bovendien de gewenste rendement gedreven havenontwikkeling.

### Overheidsinterventies

Volgens de Nationale Havenraad moeten in een optimaal functionerend transportsysteem ook de overheidsinterventies – de controles van lading en vervoermiddelen – zoveel mogelijk geïntegreerd en inter operabel gemaakt zijn. Fysieke controles en het scannen van containers moeten plaatsvinden op basis van dezelfde elektronische documentcontrole en risico analyse. Ook controle van zeeschepen moet gebaseerd zijn op risico in plaats van op vaste percentages. Omrijden ten behoeve van fysieke controle moet tot een minimum zijn beperkt. Voor de status van authorised economic operator (AEO) moeten in heel Europa dezelfde voorwaarden gelden; de AEO moet in heel Europa worden erkend. Voor de intra Europese kustvaart moet de controlelast gelijk zijn aan die van het intra Europese vervoer over de weg, rail en binnenvaart. Het single

window concept – one stop shopping – moet in het hele Europese transportsysteem gemeen goed worden. Administratieve barrières moeten worden geslecht. Onnodige regelgeving moet worden afgeschaft. Ook deze noties dienen een plaats te krijgen in het nieuwe Witboek Transport, aldus de Raad.

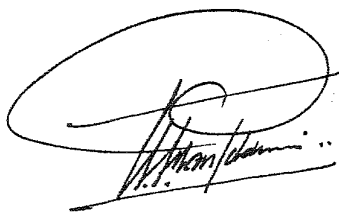
### Marktwerving

Naar de beleving van de Havenraad stelt u met betrekking tot marktwerving het volgende. *"In de EU is een proces in gang gezet gericht op opening van de markt. Daar waar het proces gevorderd is blijkt die succesvol. Maar open markten lopen het risico dat ondernemers die in een beschermde omgeving opereren, daarmee hun activiteiten in geliberaliseerde markten subsidiëren. De voltooiing van de interne markt met een strikte handhaving van mededingingsregels is essentieel. Tegelijkertijd moet de Europese regelgevingkader verder ontwikkeld worden in de richting van geharmoniseerde verplichtingen, onder andere op het gebied van het milieu, alsmede effectief toezicht. Milieunormen moeten in opwaartse richting convergeren in plaats van een minimum niveau vastleggen".*

Deze zienswijze onderschrijft de Nationale Havenraad volledig. En een vrije markt met gelijke concurrentievoorwaarden vormt de juiste voedingsbodem voor kwaliteit en (technologische) innovatie.

Vanzelfsprekend willen de Nationale Havenraad en de partijen in de Raad zich niet beperken tot deze gezamenlijke Nederlandse inbreng in de consultatie. Zij zullen zich actief blijven inzetten in het verdere proces van ontwikkeling van een nieuw Witboek Transport.

Met vriendelijke groet,



drs W.T. van Gelder,  
voorzitter



mr F. Lieben,  
algemeen secretaris