

Aan de Minister van I&M
Mevrouw Schultz van Haegen - Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

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
28 november 2011

Ons kenmerk
Eetn 012-03

Onderwerp
TEN-T

Doorkiesnummer
070 351 7659

Bijlage(n)
-

Uw kenmerk
-

Geachte mevrouw Schultz,

De Nationale Havenraad stelt vast dat het op 19 oktober 2011 door de Europese Commissie uitgebrachte voorstel voor het Europese gemeenschappelijke infrastructuurbeleid in de komende jaren, in belangrijke mate tegemoet komt aan de inbreng van de Havenraad in de beide voorafgaande consultaties (Eetn 003-12 van 20-04-2009 en Eetn 009-05 van 13-09-2010). Het voorstel behelst een forse uitbreiding van het TEN-T budget, focus op een kernnetwerk met drie horizontale projecten en tien corridors alsmede geformaliseerde coördinatie binnen elke corridor (benoeming van een coördinator, instelling van een corridor platform en de opstelling van meerjaren ontwikkelingsplannen, investerings- en implementatieplannen). Het voorstel van de Europese Commissie geeft aanleiding voor de volgende opmerkingen van de Havenraad. Graag uw aandacht daarvoor.

Kernnetwerk. In zijn voorstel trekt de Europese Commissie belangrijk meer middelen uit voor medefinanciering van TEN-T projecten dan in de vorige periode (€ 31,7 mld in plaats van € 8 mld). Die middelen worden ingezet op drie horizontale projecten en een beperkt aantal projecten binnen de tien corridors van het kernnetwerk. Die wenselijke focus lijkt niet altijd genoegzaam verwezenlijkt. Zo valt het op dat vier Vlaamse zeehavens deel uitmaken van het kernnetwerk – Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende – “all due to their volume”, terwijl de aan- en afvoer over zee via Oostende in de jaren 2008, 2009 en 2010 respectievelijk 7,68 mln ton, 5,37 mln ton en 4,94 mln ton bedroeg. Het aantal passagiers dat via de haven van Oostende reisde bedroeg respectievelijk 229.883, 176.722 en 189.118. Aldus beschouwd zouden ook de zeehavens aan de Eemsmonding (Delfzijl, Eemshaven, Emden, Leer en Papenburg) onderdeel van het kernnetwerk kunnen zijn.

De Nationale Havenraad adviseert een expliciete drempel voor de zeehavens van het kernnetwerk te introduceren (bijvoorbeeld een maritieme overslag van minimaal 1% van de Europese maritieme bulkstromen en/of minimaal 1% van de Europese maritieme non-bulk stromen).

Hierbij zij opgemerkt dat de voorgestelde verordening wel een drempel vermeldt voor zeehavens in het uitgebreid netwerk (0,1% van de Europese maritieme passagierstroom, bulkstroom en/of non-bulk stroom; verordening artikel 24, lid 2a en 2b) en voor binnenhavens (500.000 ton; verordening artikel 16, lid 2).

Corridors. Nederlandse zeehavens bevinden zich op drie van de tien corridors, te weten:

Warschau-Berlijn-Amsterdam/Rotterdam-Felixstowe-Midlands (corridor 2). Met daarop onder andere: (a) de railverbinding Poolse grens-Berlijn-Hannover-Amsterdam/Rotterdam, (b) het Mittellandkanaal en de vaarweg tot aan Berlijn en (c) de sluisen te Amsterdam (waarschijnlijk worden hiermee de sluisen bij IJmuiden bedoeld).

Genoa-Rotterdam (corridor 6). Met daarop onder andere: (a) de railverbinding Genua-Milaan-Zwitserse grens, (b) de binnenvaartverbinding Basel-Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen, (c) de railverbindingen Kaerlsruhe-Basel, Frankfurt-Mannheim en Zevenaar-Emmerich-Oberhausen en (d) sluisen te Zeebrugge.

Amsterdam-Basel/Lyon-Marseille (corridor 9). Met daarop onder andere: (a) de Maas als binnenvaarweg, (b) het Albertkanaal, (c) sluisen bij Terneuzen, (d) het Kanaal Gent-Terneuzen, (e) sluisen in de haven van Antwerpen, (f) het kanaal Seine-Schelde, (g) het kanaal Saone-Moesel/Rijn en (h) de Rhône als binnenvaarweg.

De Nationale Havenraad plaatst hierbij de volgende kanttekeningen:

(i) Er is geen directe corridor tussen het havengebied Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen en de economisch belangrijke Duitse deelstaat Beieren. De aansluiting daarop loopt indirect via de Rotterdam-Genoa (6) en de Straatsburg-Donau corridor.

(ii) Corridor 6 is voornamelijk een rail corridor, met uitzondering van de sluisen te Zeebrugge en de verbetering van de binnenvaarweg Basel – Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen. Onduidelijk is wat het laatstgenoemde precies inhoudt.

(iii) De sluisen te Amsterdam (corridor 2) worden als binnenvaarweg aangeduid. De sluisen te Terneuzen en in de haven van Antwerpen (corridor 9) en die in Zeebrugge (corridor 6) worden aangeduid als haven- of maritiem project.

(iv) Naast de sluisen bij Terneuzen in corridor 9 worden naar verluidt ook de Kreekrak- en Volkerak-Krammersluisen bedoeld. Zij worden in het voorstel echter niet expliciet genoemd. Hierbij zij benadrukt dat na 2020 niet alle bruggen op de Schelde-Rijn verbinding meer aan de Rijnvaart-hoogte van 9,10 meter meer voldoen.

(v) In corridor 9 komt het project kanaal Saone-Moesel/Rijn voor, terwijl in corridor 2 een project als de verbinding Mittellandkanaal-Twentekanaal ontbreekt.

De Havenraad adviseert:

Algemeen. In het definitieve besluit over het TEN-T beleid duidelijker aan te geven welke projecten op de corridors bedoeld worden en wat zij inhouden. Dit geldt ook voor de "overige secties van het kernnetwerk".

Ad iii In het definitieve besluit over het TEN-T beleid de nieuwe grote sluis bij IJmuiden expliciet in corridor 2 te noemen en aan te duiden als haven- of maritiem project.

Ad iv. In het definitieve besluit over het TEN-T beleid zowel (a) de uitbreiding van het sluisencomplex bij Terneuzen als (b) de aanpak van de Kreekrak- en Volkerak-Krammersluizen expliciet te vermelden in de corridor 9.

TEN-T budget/Cohesiefonds. Voor medefinanciering van projecten op het TEN-T kernnetwerk bedraagt het totale TEN-T budget € 31,7 mld, inclusief € 10 mld uit het Cohesiefonds. Middelen uit het Cohesiefonds kunnen uitsluitend in cohesiegebieden worden aangewend.

De Nationale Havenraad gaat ervan uit dat hiermee in ieder geval de resterende € 21,7 mld volledig wordt vrijgespeeld ten bate van TEN-T projecten buiten de cohesiegebieden en adviseert deze interpretatie expliciet in het besluit om het te volgen TEN-T beleid op te nemen.

Meerwaarde op EU niveau. In de periode 2014-2020 wordt voorrang gegeven aan de grensoverschrijdende projecten met de grootste meerwaarde op EU niveau.

De Nationale Havenraad adviseert het begrip "meerwaarde op EU niveau" helder te definiëren en te kwantificeren.

Coördinatie in de corridors. Samenwerking met relevante lidstaten en derde landen is van doorslaggevend belang voor een succesvolle corridorontwikkeling. Bijvoorbeeld samenwerking met België/Vlaanderen ten behoeve van de realisering van de Seine-Scheldeverbinding in de corridor Amsterdam-Basel/Lyon-Marseille en samenwerking met Duitsland, Zwitserland en Italië op de corridor Genua-Rotterdam. De aanpak van knelpunten in Duitsland is immers ook een Zwitsers belang. Voor iedere corridor benoemt de Europese Commissie een coördinator. De betrokken lidstaten vormen een corridorplatform. Deze stellen een meerjaren ontwikkelingsplan op, inclusief investerings- en implementatieplannen. Op basis hiervan neemt de Europese Commissie implementatiebesluiten. Het ontwikkelingsplan loopt tot 2020. De TEN-T kernnetwerk corridors moeten in 2030 voltooid zijn. Het doel van het ontwikkelingsplan moet derhalve zijn het bereiken van een situatie in 2020 die het voltooien van de corridor

voor 2030 mogelijk maakt, hoewel de financiering van TEN-T projecten in de periode 2020-2030 nog volkomen onduidelijk is. Weliswaar geeft de verordening de Europese Commissie de bevoegdheid implementatiebesluiten voor kernnetwerk corridors te nemen (verordening artikel 53, lid 3). Op grond hiervan zou de Commissie kunnen ingrijpen in ontoereikende plannen, maar onduidelijk blijft welke bevoegdheid de Commissie heeft om in te grijpen wanneer de implementatie bij de planning achterblijft.

De Nationale Havenraad adviseert om de coördinatie in de corridors steviger aan te zetten, zodat de gestelde doelen ook daadwerkelijk op tijd gerealiseerd gaan worden.

Evaluatie TEN-T. De Europese Commissie stelt voor het kernnetwerk in 2023 te evalueren.

De Nationale Havenraad stelt voor de evaluatie van het TEN-T kernnetwerk reeds in 2020 uit te voeren, tezamen met besluitvorming over de volgende tranche van de TEN-T financiering.

Criteria. De Nationale Havenraad heeft twijfels bij verscheidene van de voorwaarden waaraan infrastructuur van het uitgebreid en het kernnetwerk moet voldoen. Zo moeten havens in een Motorway of the Sea ten minste één terminal hebben die openstaat voor alle scheepvaartondernemingen op non-discriminatoire basis en tegen transparante tarieven (verordening artikel 26, lid 1b). De Havenraad kan zich evenwel goed voorstellen dat een rederij met eigen terminals in twee of meer zeehavens een heel succesvolle Motorway of the the Sea zou kunnen bieden, die zeer bijdraagt aan de doelstellingen van het TEN-T beleid. Ook beheerders van binnenhavens op het uitgebreid netwerk moeten zorgen voor minstens één terminal die openstaat voor alle scheepvaartondernemingen op non-discriminatoire basis en tegen transparante tarieven (verordening artikel 17, lid 2). Beheerders van binnenhavens en binnenvaartterminals zijn echter vaak één en dezelfde en binnenvaart bulkterminals zijn vaak gekoppeld aan een industrie. Voor hen is het onmogelijk om aan deze voorwaarde te voldoen. Voorts stelt de Havenraad vast dat tariefafspraken tussen particuliere ondernemingen en individuele klanten op commerciële gronden zijn gestoeld en nooit openbaar zijn.

De Havenraad adviseert nut en realiteitsgehalte van de voorwaarden waaraan infrastructuur van het TEN-T netwerk moet voldoen, nog eens grondig aan de praktijk te toetsen.

Overigens beschouwt de Nationale Havenraad Motorways of the Sea als een belangrijk onderdeel van het TEN-T netwerk en hecht de Raad groot belang aan de realisering van gemeenschappelijke projecten ten behoeve van de snelwegen over zee. In dit verband benadrukt de Havenraad de wenselijkheid van verdere vermindering van de administratieve lasten-

druk, zoals genoemd in artikel 25, lid 1b en van initiatieven gericht op het verbeteren van de milieuprestaties, alsmede het stimuleren van voorzieningen voor alternatieve brandstoffen, zoals genoemd in artikel 25, lid 3.

Weginfrastructuur. Elke corridor moet drie vervoerswijzen omvatten, aldus het voorstel van de Europese Commissie. Geen van de projecten op de tien corridors van het kernnetwerk betreft evenwel het weginfrastructuur. Blijkens het recent gepubliceerde Witboek Transport staat de Europese Commissie comodaliteit voor. Afgaande op de midterm review van het vorige witboek houdt dit de "afzonderlijke ontwikkeling van iedere vervoerstak" in. De Nationale Havenraad constateert dat bij de eerste gelegenheid tot concretisering van het vigerende witboek, wegvervoer en weginfrastructuur geheel niet voorkomen.

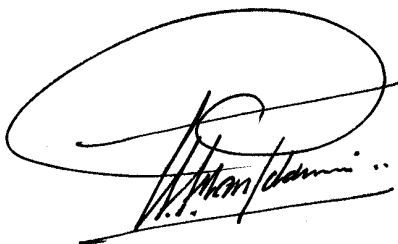
De Raad adviseert om ook de aanpak van knelpunten op grensoverschrijdende hoofdwegverbindingen binnen de gekozen corridors met een grote communautaire toegevoegde waarde, in het TEN-T programma op te nemen.

Pijpleidingen. Jaarlijks worden tientallen miljoenen tonnen goederen in Europa per pijpleiding vervoerd. Verdere toename van dit volume wordt verwacht en de behoefte aan additionele infrastructuur wordt niet uitgesloten. De Nationale Havenraad constateert dat pijpleidingvervoer belangrijk bijdraagt aan de verwezenlijking van de doelstellingen van het TEN-T beleid. Niettemin maakt pijpleidinginfrastructuur geen deel uit van het kernnetwerk noch van het uitgebreid netwerk.

De Havenraad adviseert minstens een bevredigende verklaring in het besluit op te nemen over het ontbreken van pijpleidingen in het TEN-T netwerk.

De Nationale Havenraad verzoekt u het voorgaande te betrekken bij de besluitvorming over TEN-T in de Europese Ministerraad en besluit hiermee zijn laatste advies.

Met vriendelijke groet,



drs W.T. van Gelder,
voorzitter



mr F. Lieben,
algemeen secretaris