

Advies van het Comité van de Regio's over het „Voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III”

(98/C 373/03)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien het voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III (COM(97) 681 def. — 97/0358 COD)⁽¹⁾;

gezien het besluit van de Raad van 24 maart 1998 om het Comité van de Regio's overeenkomstig artikelen 129 D en 198 C, eerste alinea, van het Verdrag tot op richting van de Europese Gemeenschap te raadplegen;

gezien het besluit van het Bureau van 13 mei 1998 om commissie 3 „Trans-Europese netwerken, vervoer, informatiemaatschappij” te belasten met de voorbereiding van dit advies;

gezien het door commissie 3 op 18 mei 1998 goedgekeurde ontwerpadvies (CDR 101/98 rev) (rapporteur: de heer Sauwens),

heeft tijdens zijn op 16 en 17 september 1998 gehouden 25e Zitting (vergadering van 17 september) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding: inhoud van het Commissiedocument

1.1. Met de Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (TEN) wordt een algemeen kader voor de opbouw van een geïntegreerd multimodaal infrastructuurnet gecreëerd⁽²⁾.

1.2. Het wijzigingsvoorstel dat de Commissie hier voorlegt is bedoeld om de rol van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals in het TEN te verduidelijken en uit te breiden.

1.3. Deze verbindingpunten zijn onmisbaar als schakel tussen de verschillende vervoerstakken. De ontwikkeling van het intermodaal vervoer moet bijdragen tot een efficiënter gebruik van het hele net, zowel in praktisch opzicht als met het oog op het milieu.

1.4. De Commissie stelt dat zij bij haar evaluatie van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals in het TEN uitgebreid overleg heeft gevoerd met de lid-staten en andere betrokken partijen.

1.5. In het algemeen steunden de lid-staten en andere betrokken partijen het initiatief om zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals beter in het multimodale TEN te integreren.

1.6. De Commissie stelt dat meningsverschillen vooral betrekking hebben op de details van het voorstel, zoals het aantal en de plaats van de verbindingpunten en de criteria voor projecten van gemeenschappelijk belang.

1.7. Het TEN is opgezet als een multimodaal infrastructuurnet waarin de verschillende vervoerstakken en nationale netten geleidelijk moeten worden gecombineerd en geïntegreerd.

1.8. Daarbij is uitgegaan van de veronderstelling dat de integratie van de verschillende vervoerstakken en nationale netten moet leiden tot een algehele toename van de efficiëntie, hetgeen vervolgens weer moet leiden tot minder congestie en minder verontreiniging.

1.9. De combinatie van verschillende vervoerstakken is onontkoombaar om voor de verwachte toename van het vervoer in de komende jaren in significante mate een beroep te kunnen doen op minder belaste en voor het milieu minder schadelijke vervoerstakken.

1.10. Ook stelt de Commissie dat de integratie van tot op heden nog niet gekoppelde netten moet zorgen voor een betere regionale toegankelijkheid binnen de Unie, hetgeen positieve gevolgen heeft voor de handel en de productiviteit.

1.11. Als multimodaal netwerk bestaat het TEN uit verbindingen en knooppunten. Aangezien het TEN echter bedoeld is om verschillende vervoerstakken te combineren en te integreren, kunnen de richtsnoeren als onvolledig worden beschouwd zolang er geen specifieke criteria en schema's voor de ontwikkeling van de belangrijkste verbindingpunten zijn.

⁽¹⁾ PB C 120 van 18.4.1998, blz. 14.

⁽²⁾ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

1.12. Met name is intermodaal vervoer binnen een multimodaal infrastructuurnetwerk onmogelijk zonder zeehavens, binnenhavens en overslaginstallaties voor gecombineerd vervoer.

1.13. Het TEN moet in zijn huidige vorm dan ook als onvolledig worden beschouwd.

1.14. De specificatie van zeehavens in het TEN is een belangrijke stap op weg naar de opbouw van een multimodaal infrastructuurnet. Van oudsher zijn zeehavens vaak het uitgangspunt geweest voor de aanleg van verbindingen op het vasteland. Tegenwoordig spelen zeehavens een hoofdrol bij het ontwerp en de aanleg van vervoerssystemen naar het achterland.

1.15. Aangezien zeehavens en verbindingpunten in het binnenland onderling afhankelijk zijn en even belangrijk zijn bij de ontwikkeling van het intermodaal vervoer, heeft de Commissie besloten ook verbindingpunten in het binnenland in het voorstel op te nemen.

1.16. Samengevat kan men stellen dat het huidige voorstel van de Commissie een verfijning betreft van de Beschikking nr. 1692/96/EG over het trans-Europees vervoersnet waarbij zowel beperkende als verruimende criteria worden toegevoegd voor de selectie van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals.

2. Advies: algemene opmerkingen

2.1. Het Comité van de Regio's ondersteunt de inspanningen van de Commissie om de rol van de zeehavens en de binnenhavens om het gecombineerd vervoer op Europees niveau beter te definiëren.

2.2. Het Comité verwijst naar zijn eerdere adviezen waarin het erop aandringt dat het vervoer over water en gecombineerd vervoer een meer centrale plaats in het Europees vervoersbeleid krijgen.

2.3. Dit dient te gebeuren vanuit een geïntegreerd totaal concept van het vervoersbeleid waarbij ook in de eerste besluitvormingsfase rekening wordt gehouden met ruimtelijke-orderingsaspecten.

2.4. Ook een betere toerekening van de werkelijke kosten in het vervoer is een nadrukkelijk randvoorwaarde, tesamen met een beleid van harmonisatie van de concurrentievoorwaarden.

2.5. Het Comité van de Regio's betreurt enigszins dat het huidige voorstel voor een Beschikking bijna uitsluitend is gericht op goederenvervoer, terwijl nochtans de havens ook een belangrijk onderdeel zijn van het TEN in functie van het personenverkeer.

2.6. Het recht op mobiliteit van de Europese burger dient hierbij expliciet vermeld te zijn in zijn echte sociale betekenis en dit geldt zeker voor de bewoners van de perifere Europese gebieden. Ook kan het belang van de havens moeilijk overschat worden in het toeristisch verkeer.

2.7. Het Comité betreurt ook dat van de gelegenheid geen gebruik is gemaakt om de criteria en specificaties inzake projecten van gemeenschappelijk belang voor het waterwegennet eveneens te verfijnen en te expliciteren.

2.8. Bovendien begrijpt het niet waarom talrijke binnenhavens, waarvan de exploitatie essentieel kan zijn voor een betere benutting van het Europese binnenvaartnet, niet in de kaarten bij bijlage I zijn opgenomen. Het pleit dan ook voor een forse uitbreiding van dit netwerk van binnenhavens.

2.9. In het kader van het TEN moet het Europese waterwegennet geoptimaliseerd worden en een aantal grensoverschrijdende verbindingen moet op voldoende gabariet en capaciteit worden gebracht. Pas dan kunnen de binnenhavens werkelijk hun voorziene rol vervullen.

2.10. Inzake coördinatie gaat het Comité akkoord met de vaststelling dat de ontwikkeling van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals bijna uitsluitend gebeurt onder impuls van de markt.

2.11. Het Comité van de Regio's acht opname van de zeehavens in de trans-Europese netwerken (TEN's) een goede zaak, met name omdat deze havens — als knooppunten in het internationale goederenverkeer — op die manier worden verbonden met de overige regio-overschrijdende verkeersverbindingen van de TEN's.

2.12. Het intermodaal vervoer vormt een belangrijk onderdeel van een evenwichtig vervoersbeleid. Het Comité begrijpt niet waarom talrijke terminals voor het combivervoer, waarvan de exploitatie essentieel kan zijn voor intensiever gebruik van het intermodale vervoer niet in de kaarten bij bijlage I zijn opgenomen. Het pleit dan ook voor een forse uitbreiding van dit intermodaal-vervoersnetwerk.

2.13. Daarom schaart het Comité van de Regio's zich achter het streven van de Commissie om bij de opbouw van trans-Europese vervoersnetwerken ook havenprojecten te beschouwen als projecten van gemeenschappelijk belang en als zodanig financieel te ondersteunen. Zodoende wordt recht gedaan aan de zeehavens als logistieke centra en knooppunten in het Europese vervoerssysteem. Beoordeling en selectie van deze projecten dienen echter kritisch te worden begeleid.

2.14. Zeehavens worden terecht niet overeenkomstig de voor de luchthavens geldende richtsnoeren geïnclassificeerd. Daardoor is het gelukkig niet de bedoeling

bepaalde havens te kwalificeren als „zeehavens van Europees belang”.

2.15. Met het oog op voorkoming van mededingingsdistorsies is het correct dat projecten in een havengebied in beginsel niet mogen worden gesteund via de TEN-middelen. Daarmee wordt tevens duidelijk aangegeven dat megaprojecten niet mogen worden gesteund. De Commissie beseft dat op de gevolgen van individuele projecten voor de mededinging gelet moet worden.

2.16. Het is de bedoeling dat de drie voorgestelde uitzonderingen op het beginsel dat steun uit den boze is voor investeringen in de infrastructuur van havengebieden, niet beperkt blijven tot vervoersbeheeren informatiesystemen als EDI, maar ook gelden voor projecten die betrekking hebben op het combivervoer. Zoniet kunnen ook alle in bijlage II, afdeling 7, genoemde projecten binnen havengebieden worden gesteund. Op die manier worden forse mededingingsverstoringen in de hand gewerkt, omdat het vooral gaat om mega-investeringen ten behoeve van de overslag. Het beginsel dat uitsluitend infrastructuurwerken voor zeehavens mogen worden gesteund, zou op deze manier in zekere zin via een achterpoortje van z'n inhoud worden ontgaan. Een uitbreiding tot projecten die betrekking hebben op het combivervoer is derhalve noodzakelijk.

2.17. Bovendien moeten ook in achtergebleven regio's projecten betreffende havengebieden via het Cohesiefonds en de structuurfondsen gesteund kunnen worden, waarbij in uitzonderingsgevallen ook voor megaprojecten bijstand kan worden verleend. De Commissie grijpt met deze maatregel actief in de mededinging tussen de Europese zeehavens in. Hierbij mogen de Noord-Europese havens echter niet onder concurrentiedistorsies te lijden hebben die het gevolg zijn van een beleid dat erop gericht is de vervoersstromen tussen de Europese zeehavens te sturen of „rechtvaardig te verdelen”, hetzij door financiële steunverlening hetzij door betere randvoorwaarden. De concurrentie tussen de EG-havens mag niet worden verzwakt door EU-maatregelen. Het is onaanvaardbaar dat de rendabiliteit van particuliere investeringen elders in gevaar wordt gebracht door financiële steun die de overheid met het oog op regionale stimulering verleent. Is het vanuit het oogpunt van regionaal beleid noodzakelijk bepaalde gebieden te steunen, dan dient dat te gebeuren door vestiging en ondersteuning van ondernemingen die bij de desbetreffende regio passen. Het Comité van de Regio's is zonder meer gekant tegen een doelgerichte verlegging van bestaande en goed georganiseerde vervoersstromen.

2.18. Er zijn dus goede gronden voor het optreden van de Gemeenschap, maar wel in zeer sterk overleg met de regio's, de lid-staten en ook de lokale besturen en met volle respect voor het subsidiariteitsprincipe.

2.19. Heel wat beleidsniveaus hebben trouwens — in tegenstelling met hetgeen het voorstel voor een Beschikking beweert — reeds inspanningen gedaan tot coördinatie van de verbindingpunten vertrekkende vanuit een globaal verkeer- en vervoersplan of mobiliteitsplan.

2.20. Dit zal er op termijn zeker moeten toe leiden dat men wel een hiërarchische indeling maakt van de zeehavens op Europese schaal.

3. Conclusies

3.1. Vooralsnog kan het Comité akkoord gaan met de criteria voor de specificatie van de zeehavens zoals voorzien in bijlage 1 en de daaruit voortvloeiende lijst van 300 zeehavens die in het TEN zijn opgenomen. Het Comité heeft eveneens begrip voor de uitzondering die wordt gevraagd voor de eilanden in de Egeïsche en de Ionische zee.

3.2. In de huidige fase van ontwikkeling van een Europees verkeers- en vervoersbeleid kan het Comité ook akkoord gaan met de criteria voor de specificatie van terminals en binnenhavens zoals ook gespecificeerd in bijlage 1 (schematische kaart).

3.3. Er zijn veel meer binnenhavens en intermodale terminals die aan de desbetreffende criteria voldoen dan er in de kaarten bij bijlage I zijn opgenomen. Deze kaarten zijn dus onvolledig en moeten worden aangevuld.

3.4. Betreffende de omschrijving van de projecten in bijlage 3 wenst het Comité op te merken dat er in alle Europese lid-staten, en vaak op initiatief van lokale en regionale besturen, een snelle evolutie in de prioritaire projecten en de definitie ervan op te merken is.

3.5. Het was beter geweest indien men op een regelmatig tijdstip een actualisatie doorvoert van deze bijlage 3 na een ruime consultatieronde van de regio's en lokale besturen.

Brussel, 17 september 1998.

*De voorzitter
van het Comité van de Regio's*

Manfred DAMMEYER