III

(Voorbereidende handelingen)

COMITÉ VAN DE REGIO'S

80e ZITTING 17-18 JUNI 2009

Advies van het Comité van de Regio's „pakket maatregelen voor kust en zee"

(2009/C 211/10)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

— meent dat het Europese maritieme beleid moet worden gevoerd vanuit een mondiaal en intersectoraal perspectief, uitgaande van een maritieme ruimtelijke ordening, om het intensievere gebruik van de zee het hoofd te kunnen bieden en een evenwicht te bevorderen tussen de verschillende vormen van gebruik in een beperkte en kwetsbare ruimte;

— meent dat maritieme ruimtelijke ordening een vernieuwende bestuurlijke regelgeving vergt, gestoeld op het principe van multilevel governance en op een eerbiediging van de subsidiariteit. Het CvdR benadrukt dan ook de belangrijke rol die de lokale en regionale overheden moeten spelen op het gebied van maritieme ruimtelijke ordening, met name als financiers van beleid, maar ook als instanties die door hun aanwezigheid ter plekke het beste in staat zijn om ervoor te zorgen dat de diverse doeleinden elkaar niet doorkruisen;

— prijst de Commissie voor de weg die ze heeft afgelegd op het gebied van maritieme ruimtelijke ordening, en voor haar voornemen om gemeenschappelijke principes op Europees niveau vast te stellen en is van mening dat de rol van de Europese Unie zich kan ontwikkelen in de richting van het bepalen van normen, zowel qua methode als qua beginselen, met name op basis van bestaande regionale verdragen;

— ondersteunt de wens van de Commissie om de interne markt te voltooien, om het zeevervoer aantrekkelijker en concurrerender te maken, maar betreurt dat concrete maatregelen in hoofdzaak op economische aspecten gericht zijn. Het CvdR vindt dat volledig rekening gehouden zou moeten worden met sociale en milieuaspecten;

— herhaalt zijn oproep om de optie te evalueren om het EU-financiële stelsel om te vormen tot één vereenvoudigd stelsel (een Europees fonds voor kustgebieden) voor alle maritieme aangelegenheden in het kader van het overleg over het financiële kader voor de periode 2014-2020;

— is verheugd dat opheldering wordt gegeven over staatssteun ten behoeve van snelwegen op zee, maar pleit voor een ambitieuzere benadering en een algemene bezinning over de aard van de activiteiten en investeringen die in aanmerking komen voor Europese subsidies, gezien het feit dat de huidige bepalingen niet het verwachte resultaat hebben opgeleverd; daarbij zou vooral naar de eisen inzake levensvatbaarheid op korte termijn gekeken moeten worden.

Rapporteur: Michel DELEBARRE, burgemeester van Duinkerke (FR/PSE)

Referentiedocumenten

Routekaart naar maritieme ruimtelijke ordening: werken aan gemeenschappelijke principes in de EU — COM(2008) 791 definitief, mededeling van de Commissie van 25.11.2008

Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 — COM (2009) 8 definitief, mededeling van de Commissie van 21.1.2009

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschappen en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG — COM(2009) 11 definitief, 21.1.2009

Mededeling en actieplan met het oog op de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen — COM(2009) 10 definitief, 21.1.2009

Mededeling betreffende richtsnoeren voor staatssteun ter aanvulling van de communautaire financiering voor de totstandbrenging van snelwegen op zee (2008/C 317/8)

I. BELEIDSAANBEVELINGEN

1. Het Comité van de Regio's erkent dat de Commissie aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt en verwelkomt de doeltreffende uitvoering van het actieplan en de gekozen geïntegreerde benadering. Het Comité meent dat het Europese maritieme beleid moet worden gevoerd vanuit een mondiaal en intersectoraal perspectief dat „alle aspecten bestrijkt van de relatie tussen de mens en de zeeën en oceanen" ([1]).

2. De kuststeden en -regio's van de Europese Unie dragen ongeveer 40 % bij aan het Europese BBP. Bijna de helft van de Europese bevolking woont er ([2]). De lokale en regionale overheden beschikken over diverse bevoegdheden die verband houden met het maritieme beleid, en zijn het niveau waarop de coördinatie van de verscheidene sectorale beleidsterreinen ter plaatse dient te worden bevorderd. Bovendien hebben de lokale en regionale overheden in kustgebieden een bijzondere verantwoordelijkheid ten aanzien van de inrichting van deze gebieden: zij moeten immers de spanningen beheersen die voortkomen uit concurrerende menselijke activiteiten in de kuststreken en op zee, en daarnaast moeten zij proberen een duurzame ontwikkeling en werkgelegenheid te bewerkstelligen die verenigbaar zijn met de noodzakelijke bescherming van het mariene milieu. Dientengevolge hebben zij het vermogen ontwikkeld om een geïntegreerde strategie voor deze gebieden uit te werken, met inachtneming van uiteenlopende beleidsterreinen, zoals vervoer, de ontwikkeling van havens, veiligheid, stedelijke ontwikkeling, maritieme ruimtelijke ordening, beroepsopleidingen en een Geïntegreerd Beheer van Kustgebieden (ICZm).

3. Voor een goede uitvoering van het Europese maritieme beleid is een governance nodig waarbij lokale en regionale actoren directer worden betrokken. Met een governance van het maritieme beleid dat daadwerkelijk op partnerschap berust en alle niveaus van besluitvorming omvat, alsmede het maatschappelijk middenveld, wordt het mogelijk om eventuele conflicten op tijd te ontdekken en oplossingen te vinden die zijn toegesneden op de situatie ter plaatse.

4. Het CvdR onderschrijft het standpunt dat de Commissie in haar mededeling over de richtsnoeren voor het maritieme beleid ([3]) verwoordt: kustregio's plukken niet alleen de vruchten van een geïntegreerde benadering van het maritieme beleid, maar kunnen ook nadelen ondervinden wanneer een dergelijke benadering ontbreekt.

5. De ontwikkeling van een geïntegreerd maritiem beleid moet hand in hand gaan met het streven naar territoriale cohesie, met name om te zorgen voor een grotere samenhang in de regionale ontwikkeling van kust- en eilandgebieden en de verbindingen met het achterland en binnenhavens, en om de toekomstige financiering van specifieke acties in die gebieden beter te coördineren.

6. Het CvdR herhaalt in dit verband zijn oproep „om de optie te evalueren om het EU-financiële stelsel om te vormen tot één vereenvoudigd stelsel (het Europees fonds voor kustgebieden) voor alle of de meeste maritieme aangelegenheden" in het kader van het overleg over het financiële kader voor de periode 2014-2020 ([4]).

7. Het CvdR hecht zijn volledige steun aan het plan van de Commissie om de projecten in de maritieme regio's onder te brengen in een databank, waarin ook informatie is opgenomen over de begunstigden van alle communautaire middelen. Dit is van essentieel belang om de transparantie op dit gebied te waarborgen en de uitwisseling van goede praktijken te bevorderen. Het CvdR wil graag worden betrokken bij het beheer van deze databank, die uiterlijk in 2010 gereed zou moeten zijn.

([1]) Advies „Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie".

([2]) Bevolking die op minder dan 50 km afstand van de zee of de oceaan woont.

([3]) Richtsnoeren voor een geïntegreerde benadering van het maritieme beleid: Naar de beste praktijken op het gebied van geïntegreerd maritiem bestuur en overleg met de belanghebbende partijen, COM (2008) 395 final

([4]) CdR 22/2008, par. 14

Maritieme ruimtelijke ordening ([5])

8. Het CvdR verwelkomt de routekaart en steunt de voorstellen van de Commissie om tien principes van ruimtelijke ordening uit te werken die op termijn zouden kunnen uitgroeien tot gemeenschappelijke principes, die in alle lidstaten toegepast kunnen worden.

9. Het CvdR steunt de inspanningen van de Europese Commissie om een geïntegreerd beleid te ontwikkelen en vindt dat met het blauwboek een duidelijke richting wordt aangegeven voor het beheer van hulpbronnen in mariene en kustgebieden. Het spoort de Commissie aan deze weg te vervolgen en te verduidelijken hoe 'maritieme ruimtelijke ordening' samenhangt met andere maatregelen die de Europese Unie heeft genomen, en dan vooral met Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, de kaderrichtlijn water, de kaderrichtlijn mariene strategie en de aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad betreffende het geïntegreerd beheer van kustgebieden in Europa. Maritieme ruimtelijke ordening zou moeten bijdragen tot het vergroten van de synergie tussen deze wetgevingsonderdelen om verwarring of overlapping te voorkomen.

10. Het CvdR meent dat strategische bezinning en bestuurlijke organisatie vooraf moeten gaan aan concrete uitvoering. De strategische bezinning is immers een onmisbare fase in het proces van ruimtelijke ordening, aangezien daarmee de onderlinge afstemming van doelstellingen en middelen kan worden bevorderd en de ruimtelijke ordening kan worden gestuurd. In deze gezamenlijke opbouwfase kunnen de principes en richtsnoeren worden omschreven en de prioriteiten vastgesteld die zich aandienen tijdens het uitwerken van de ruimtelijke ordening, alsmede bij de arbitrage die uit dit proces voortvloeit.

11. Vernieuwende bestuurlijke regelgeving, gestoeld op het principe van multilevel governance en op een eerbiediging van de subsidiariteit, is onontbeerlijk om te komen tot een omschrijving van strategische doelstellingen waarmee de ruimtelijke ordening kan worden gestuurd. Deze dient noodzakelijkerwijs op verschillende niveaus te worden ingevuld, van het zeebekken tot het lokale niveau. Er zij verder op gewezen dat, ook al kan de door de Commissie gehuldigde ecosysteembenadering ([6]) op brede overeenstemming rekenen, deze nog niet hoeft samen te vallen met alle maritieme activiteiten. Daarom verlangt het CvdR dat de Commissie in haar toekomstige voorstellen het niveau van het zeebekken en van de regionale zee opneemt, dat groot genoeg is om deze klip te kunnen omzeilen.

12. Het CvdR benadrukt dat de maritieme ruimtelijke ordening in beginsel betrekking heeft op alle maritieme activiteiten, en wel op grensoverschrijdende wijze, om beter aan te sluiten op de realiteiten van het ecosysteem; uit dien hoofde is zij een essentieel geïntegreerd maritiem beleidsinstrument. Deze regelgeving is onontbeerlijk bij een intensiever gebruik van de zee en om een evenwicht te bevorderen tussen bestaande strijdige belangen in een beperkte en kwetsbare ruimte. Wel is het zo dat het zeevervoer de uitdaging moet aangaan om maritieme ruimtelijke ordening en het principe van vrije zee, zoals geregeld in de IMO-verdragen, met elkaar te verenigen.

13. Erkent dat de maritieme ruimtelijke ordening een aangewezen middel is om de eisen van elke activiteit tegen elkaar af te wegen en om de zeeën, met een duurzame bescherming van de ecosystemen, zo goed mogelijk te gebruiken. Met duidelijke en algemeen bekende regels zullen investeringen op de lange termijn worden bevorderd en zullen maritieme activiteiten een grotere bijdrage kunnen leveren aan de verwezenlijking van de doelstellingen inzake concurrentievermogen en stimulering van groei en werkgelegenheid volgens de Lissabonstrategie. De Commissie dient in dit verband tot het uiterste te gaan bij het vaststellen van beginselen voor arbitrage, teneinde borg te staan voor de transparantie van dit proces, aan de hand van vooraf in nauw overleg met de maritieme regio's opgestelde regels die soepel genoeg zijn om rekening te kunnen houden met de bijzonderheden van de zeebekkens.

14. Het CvdR prijst de Commissie voor de weg die ze heeft afgelegd op het gebied van maritieme ruimtelijke ordening, en voor haar voornemen om gemeenschappelijke principes op Europees niveau vast te stellen. De Europese Unie heeft een aansporende en coördinerende rol op dit gebied, en dankzij de raadplegingsprocedure die de Commissie in 2009 heeft ingeleid, kan beter worden begrepen wat er op het spel staat, en kunnen er richtsnoeren worden voorgesteld ter bevordering van een gemeenschappelijke aanpak. Het CvdR stelt in dat verband voor dat de Commissie aan het einde van deze raadplegingen een witboek opstelt.

15. Het CvdR is van mening dat de rol van de Europese Unie zich kan ontwikkelen in de richting van het bepalen van normen, zowel qua methode als qua beginselen, teneinde voor een daadwerkelijke coördinatie van de maritieme ruimtelijke ordening binnen en tussen de betrokken lidstaten te zorgen. Het CvdR verwijst in dat opzicht naar de ervaringen die reeds op een aantal regionale niveaus worden opgedaan, in het bijzonder in het Middellandse Zeegebied, in het kader van het Verdrag van Barcelona over de bescherming van het mariene milieu. Van belang is vooral het 7e protocol: hiermee hebben de betrokken lidstaten besloten om samen een Geïntegreerd Beheer van Kustgebieden in het Middellandse Zeegebied te voeren op basis van bindende instrumenten. De Europese Unie hoeft zich niet te beperken tot het aanmoedigen van een gemeenschappelijke aanpak van de maritieme ruimtelijke ordening, zij kan ook helpen om bestaande regionale verdragen in elk zeebekken onder te brengen in een duurzame en geïntegreerde maritieme ontwikkeling in samenspraak met de desbetreffende maritieme regio.

16. Het CvdR moedigt de Commissie krachtig aan om proefprojecten in elk zeebekken te ondersteunen, teneinde de deugdelijkheid van de voorgestelde principes te toetsen aan de diversiteit van de regionale zeeën. De ultraperifere regio's, die een groot deel van de Europese maritieme ruimte omvatten, dienen daarbij volledig te worden betrokken.

17. Het CvdR benadrukt de belangrijke rol die de lokale en regionale overheden moeten spelen op het gebied van maritieme ruimtelijke ordening, met name als financiers van beleid, maar ook als instanties die door hun aanwezigheid ter plekke het beste in staat zijn om ervoor te zorgen dat de diverse doeleinden elkaar niet doorkruisen. Voor de bestaande partnerschappen in mariene en kustgebieden en voor de reeds bestaande maritieme netwerken is een cruciale rol weggelegd: zij moeten de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het maritieme ruimtelijkeordeningsbeleid in de lidstaten bevorderen. De lidstaten zijn in de meeste gevallen bevoegd de territoriale wateren en de EEZ's ([7]) te

([5]) COM(2008) 791final

([6]) Met name in haar kaderrichtlijn mariene strategie.

([7]) Exclusieve Economische Zone.

besturen, maar de lokale en regionale overheden treden uit hoofde van hun bevoegdheden en verantwoordelijkheden op als beheerders van de wateren … en soms als havenautoriteiten of als beheerders van beschermde gebieden. In het algemeen zijn zij verantwoordelijk voor de bevordering van een evenwichtige en solidaire ontwikkeling, waarvan de maritieme ruimte niet mag worden uitgezonderd.

18. Het CvdR benadrukt tevens de noodzaak om de ruimtelijke ordening op het vasteland en de maritieme ruimtelijke ordening op samenhangende en gemeenschappelijke wijze uit te voeren, teneinde het grensgebied tussen land en zee goed te beheren, met name waar het de kuststrook betreft. Het herinnert in dat verband aan de werkzaamheden in het kader van het Geïntegreerd Beheer van Kustgebieden.

19. Het CvdR herinnert eraan dat de Europese steden en gebieden nu al grensoverschrijdende en transnationale samenwerkingsverbanden initiëren, met name in het kader van de Interreg-programma's, die hen in staat stellen gemeenschappelijke projecten uit te voeren, verband houdende met het beheer van de maritieme ruimte. Ook de Europese Groeperingen voor Territoriale Samenwerking (EGTS) bieden beslist interessante mogelijkheden tot regionale samenwerking.

20. Het CvdR verwelkomt het door de Commissie ingestelde Europees marien observatie- en datanetwerk, dat eind 2009 moet leiden tot een prototype van een Europese zeeatlas, en hoopt dat deze atlas kan worden verbonden aan de nieuwe, in februari 2009 gepresenteerde tool Google Ocean.

21. Het CvdR betreurt het dat de Commissie onvoldoende aandacht schenkt aan de kwestie van de subsidiariteit. Thans berust het voorstel van de Commissie op een bundeling van rechtsgrondslagen (onder meer met betrekking tot het vervoersbeleid en duurzame ontwikkeling). Tot nu toe werd het ruimtelijkeordeningsbeleid echter tot de exclusieve bevoegdheid van de lidstaten gerekend, op basis van het Verdrag van Nice. Indien het Verdrag van Lissabon in werking treedt en er een koppeling wordt gemaakt met de nieuwe doelstelling van territoriale cohesie, kan men zich afvragen of artikel 352 van het Verdrag betreffende de werking van de Unie (dat overeenkomt met artikel 308 van het Verdrag van Nice) als rechtsgrondslag kan dienen voor toekomstige regelgevingsmaatregelen op het gebied van maritieme ruimtelijke ordening.

Zeevervoer

22. Het zeevervoer is enerzijds een essentieel onderdeel van de Europese economie, een bron van inkomsten en werkgelegenheid, en van menselijke en technologische knowhow, een factor qua milieuprestaties en concurrentievermogen, maar vergt anderzijds ook specifieke voorzorgsmaatregelen op het gebied van maritieme veiligheid. Door de nadelen van het zeevervoer ten opzichte van andere vervoerswijzen weg te nemen en door milieueisen in te voeren moet het zeevervoer van steeds groter belang worden voor een duurzaam beheer. Weliswaar is het zeevervoer bijzonder gevoelig voor de grillen van de financiële economie, maar zij blijft onverminderd een belangrijke aanjager van de reële economie. Bovendien, zodra deze laatste zich begint te herstellen, moeten de Europese havens in staat zijn te beantwoorden aan de behoeften van de maritieme industrie op het gebied van uitrustingen en diensten. Gedurende de afgelopen tien jaar hebben de Europese haveninstallaties zich niet in hetzelfde tempo aangepast als in de meeste wereldhavens — in het bijzonder in Azië — het geval was. Met het oog op duurzame ontwikkeling moet de Europese haveninfrastructuur dan ook dringend een inhaalslag maken om te kunnen beantwoorden aan de toekomstige uitdagingen van de wereldhandel.

23. Het CvdR ondersteunt de wens de interne markt te voltooien, om het zeevervoer aantrekkelijker en concurrerender te maken. Het betreurt dat concrete maatregelen in hoofdzaak op dit punt gericht zijn; er zou volledig rekening gehouden moeten worden met sociale en milieuaspecten.

24. Het zeevervoerbeleid moet worden ontwikkeld als onderdeel van de gehele logistieke keten waartoe het behoort. Dit betekent dat de havenlocaties worden gezien als onmisbare verbindingen tussen de verschillende takken van goederenvervoer van het ene naar het andere punt in Europa en daarbuiten. De havens mogen dus niet simpelweg worden beschouwd als vertrekpunt of eindbestemming; zij zijn een bepalende factor in het transport „van deur tot deur".

25. Het CvdR benadrukt met klem de noodzaak om van de havens echte referentiepunten te maken in het virtuele beheer van de vervoersketen, waarmee kan worden vooruitgelopen op het beheer van goederenstromen. Dit betekent dat informatiesystemen ter optimalisering van de logistieke en vervoersdiensten (door het in „real time" bijhouden van het goederenverkeer), niet mogen worden onderbroken tijdens de overslag in de havens. Het is dan ook van belang dat interoperabiliteit van havenexploitatiesystemen onderling en tussen havenexploitatiesystemen en platforms in het binnenland tot stand wordt gebracht of verder wordt verbeterd.

26. Het CvdR prijst het voornemen van de Commissie om de hoeveelheid administratieve en douanebeperkingen die op het zeevervoer wegen, in overeenstemming te brengen met die andere vervoerstakken. Het is bijvoorbeeld een illusie om een verschuiving van het wegtransport naar het zeevervoer teweeg te willen brengen aan de hand van het concept van snelwegen op zee zolang de formaliteiten voor de inscheping en ontscheping van vrachtwagens potentiële gebruikers op kosten jagen. De voorschriften moeten daarom beperkt blijven tot datgene wat noodzakelijk is gezien de specifieke omstandigheden van het zeevervoer (de vage grenzen in havens door het open karakter van zeeën, bijzondere risico's voor het maritieme milieu bij ongevallen, e.d.).

Maritieme strategie 2018 ([8])

27. Het CvdR prijst de aanbevelingen die de Commissie heeft gedaan over de voornaamste onderdelen van de tekst:

— ondersteuning van eerlijke internationale maritieme handelsvoorwaarden door de eerbiediging van algemeen geldende regels,

— opwaardering van maritieme beroepen (opleiding, kwalificaties, professionalisering…) en eerbiediging van de bepalingen van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de billijke behandeling van zeevarenden, hun levensomstandigheden en loon,

([8]) COM(2009) 8 final

— ontwikkeling in de richting van een afval- en emmissievrij zeevervoer, en het zeevervoer volledig onderbrengen in het kader van duurzame ontwikkeling,

— duurzame zekerstelling van de veiligheid en beveiliging van het zeevervoer door handhaving van de opgestelde voorschriften en de ontwikkeling van preventieve maatregelen.

28. Het CvdR zet echter vraagtekens bij het vermogen van de Europese Unie om deze aanbevelingen door te voeren, gezien het brede terrein dat ze bestrijken. Het legt de Commissie in dat verband voor een rangorde aan te brengen in de problemen, en prioriteiten te stellen inzake de te nemen maatregelen. Daartoe zou samen met de lidstaten en alle andere betrokkenen zo snel mogelijk, en in ieder geval vóór eind 2009, een gedetailleerde routekaart moeten worden opgesteld.

29. Het CvdR betreurt dat de concrete voorstellen slechts betrekking hebben op de liberalisering van handelstransacties, om het concurrentievermogen en de productiviteit te verbeteren. Het behoud van het milieu en het waarborgen van betere sociale normen voor zeevarenden blijven beperkt tot het verwoorden van algemene principes, zonder dat er in een tijdpad of concrete actie is voorzien.

30. Het CvdR benadrukt dat het zeevervoer een duurzame vervoerswijze is die een cruciale bijdrage levert aan de bestrijding van de klimaatverandering en luchtverontreiniging en meer in algemene zin aan een milieuvriendelijker vervoer. Het beschouwt de ontwikkeling van een vervoersstelsel waarin meer rekening wordt gehouden met het milieu als een politieke prioriteit. Het is namelijk van mening dat met een omschakeling naar het zeevervoer zowel kan worden beantwoord aan de toenemende vraag naar vervoer (passagiers en goederen) als aan de eisen die verband houden met de strijd tegen de klimaatverandering. Het CvdR betreurt het vooral dat het internationale zeevervoer nog steeds is uitgesloten van de mechanismen van het Kyoto-protocol en van het tijdpad dat is uitgezet voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Het moedigt derhalve de Internationale Maritieme Organisatie aan om, in het licht van de VN-klimaatconferentie te Kopenhagen (december 2009), bindende regelgeving op te stellen betreffende de uitstoot van broeikasgassen, die geldt voor alle schepen, onder welk vlag zij ook varen, en uiterlijk in 2011 wordt goedgekeurd. De Europese Commissie zou haar steun moeten geven aan uniforme en transparante milieucertificaten voor schepen en havens, zoals de Environmental Ship Index (ESI), die is ontwikkeld in het kader van het World Ports Climate Initiative. Om te voorkomen dat de Europese zeevaartsector een concurrentienadeel wordt bezorgd zou de Europese Unie wel voorrang moeten geven aan bindende regelingen op internationaal niveau. Bovendien moet worden nagegaan wat de gevolgen zouden zijn van differentiatie van havengelden op basis van de belasting voor het milieu.

31. Het CvdR benadrukt dat het milieuvriendelijker maken van het zeevervoer ook verder moet gaan dan het nemen van maatregelen die gericht zijn op beperking van de ecologische voetafdruk van vaartuigen: de invloed van logistieke en haveninstallaties op het milieu moet ook gemeten en verminderd worden. Het is weliswaar onontbeerlijk om de procedures voor haveninrichtingen te versnellen teneinde het concurrentievermogen van de Europese havens te waarborgen, maar dit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van milieubeoordelingen. Dat neemt niet weg dat er specifieke regels moeten komen die maar voor één interpretatie vatbaar zijn en daardoor de concurrentie niet kunnen schaden. Een goede stedelijke integratie van maritieme, logistieke en havenactiviteiten moet worden gezien als een volwaardige doelstelling van het Europese maritieme beleid.

32. Het CvdR vindt dat het zeevervoer tot voorbeeld van milieuvriendelijker vervoer moet worden gemaakt en verzoekt de Europese Unie krachtige steun te verlenen aan onderzoek en innovatie om schepen en havens milieuvriendelijker te maken; zo zou aandacht geschonken moeten worden aan het voorkomen van door schepen veroorzaakte verontreiniging van wateren.

33. Het CvdR wijst erop dat het uitvoeren van de aanbevelingen aanzienlijke middelen vergt en verzoekt de Commissie de kosten van de voorgestelde bepalingen te evalueren, financieringsmogelijkheden nader te omschrijven en een verdeling onder de betrokken partijen voor te stellen. Het zeevervoer verdient als vervoerstak die ecologisch duurzamer is dan met name het wegvervoer, ruimere communautaire financiering. Het Comité dringt er dan ook bij de Europese Unie op aan alle nodige initiatieven te nemen om de vereiste communautaire financiering te verzekeren.

34. Het CvdR dringt erop aan dat het met de volgende herziening van het Trans-Europees vervoersnetwerk mogelijk wordt binnen de Europese begroting (structuurfondsen, lijn TEN V en Marco Polo) een hogere prioriteit toe te kennen aan investeringen in havens en investeringen in de aansluiting van havens op het achterland. De onderhandelingen tussen de lidstaten en de Commissie hebben een situatie opgeleverd die in het nadeel is van havens en maritieme aspecten. De Europese havenkaart moet in de toekomst een beter evenwicht vertonen tussen de verschillende havencategorieën (erkenning van het belang van kleine en middelgrote havens om de toegankelijkheid ervan te verbeteren) en tussen de verschillende regio's (centrum/periferie); alle communautaire financiële instrumenten dienen daaraan bij te dragen.

35. Het CvdR is van mening dat de doelstelling om eerlijke mededingingsregels tussen de verschillende vervoerstakken te handhaven, een doorberekening van externe kosten (in het bijzonder milieukosten) inhoudt en dat als deze doorberekening uitblijft, de regels van de markt onvoldoende zijn om het maritieme verkeer te reguleren.

36. Het CvdR herinnert tevens aan de kwestie van een gedifferentieerde ondersteuning van de eilandgebieden in de EU, die sterk afhankelijk zijn van deze vervoerstak voor hun concurrentievermogen en hun integratie in de internationale en Europese handel. Het herhaalt de wens dat de „de eilandregio's van de Unie een betere toegang krijgen tot de interne markt door hun integratie in het systeem van maritieme snelwegen". ([9])

37. Het CvdR ondersteunt het voorstel een taskforce in te stellen, teneinde te komen tot een inventarisatie van middelen voor de totstandbrenging van een goed evenwicht tussen de arbeidsvoorwaarden van zeevarenden en het concurrentievermogen van de Europese vloot. Het stelt voor de taakomschrijving uit te breiden met „sociale eisen" die van de menselijke factor een volwaardige ontwikkelingsfactor maken. Het beschouwt de opleiding, het professionalisme en de arbeids- en levensomstandigheden van bemanningen als de sleutel tot succes in alle maatregelen die tot doel hebben het concurrentievermogen van maritieme diensten, de maritieme veiligheid en beveiliging,

([9]) CdR 119/2006 „Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer", par. 4.4

alsmede milieuvriendelijkheid te waarborgen. Het CvdR verzoekt de Europese Unie daarom een specifiek kadermechanisme te ontwikkelen voor het toezicht op arbeidsbemiddelingsbureaus in de scheepvaart, waarbij wordt uitgegaan van de bepalingen van de IMO-verdragen, naar voorbeeld van de mechanismen voor de opleidingscentra op basis van het STCW-verdrag.

38. Het CvdR onderstreept net als de Commissie dat opleiding in alle schakels van de maritieme keten van het grootste belang is en steunt de desbetreffende voorstellen. Het is vooral ingenomen met het voorstel om op maritiem gebied een soort Erasmus-systeem in te voeren en zou graag zien dat de Commissie dit voorstel verder uitwerkt en de betreffende voorwaarden alsook het toepassingsgebied ervan verduidelijkt. Daarbij gaat het met name om de vraag hoe ervoor kan worden gezorgd dat niet alleen officiers in opleiding, maar alle jongeren die een maritieme opleiding volgen, van dit systeem gebruik kunnen maken.

39. Het CvdR vindt dat de voorstellen betreffende zeevarenden en maritieme bevoegdheden en knowhow de gehele maritieme keten dienen te behelzen, inclusief de schakels aan land, d.w.z. banen in havens, in verband met logistieke activiteiten en in het voor- en natransport. Het is dan ook wenselijk in EU-verband een algemeen kader vast te stellen met een gids van goede praktijken die iedereen als voorbeeld neemt, maar ook met een aantal beperkingen, waardoor bijvoorbeeld wordt afgestapt van het beginsel van zelfafhandeling bij de overslag. Een dergelijk kader is alleen haalbaar als het in elke haven flexibel toegepast kan worden. Uit het feit dat de richtlijn inzake liberalisering van havendiensten twee keer is verworpen, blijkt wel dat ieder regelgevingsinitiatief — dat per definitie te star is — gedoemd is te mislukken.

40. Het CvdR spoort de Commissie aan details te verschaffen over de manieren waarop concurrentievervalsing tussen havens kan worden vermeden, als het gaat om de bekostiging van veiligheidsmaatregelen.

41. Het CvdR verzoekt de Commissie nader aan te geven hoe concurrentievervalsing tussen havens als gevolg van de verplichtingen die door de Europese richtlijnen worden opgelegd, met name op het gebied van veiligheid, voorkomen kan worden.

42. Het CvdR sluit zich aan bij de voorstellen inzake maritieme veiligheid en is zich bewust van de belangrijke vooruitgang die is geboekt in de harmonisering van deze kwesties. Het feit dat het Europees Parlement onlangs het derde maritieme pakket (Erika III) heeft goedgekeurd, toont aan dat harmonisatie van regels voor het zeevervoer wel degelijk mogelijk is. Het CvdR maakt zich zorgen over de nieuwe risico's bij het maritiem vervoer, met name de risico's die containerschepen en chemicaliëntankers bij ongevallen opleveren, zeker nu de schepen steeds groter worden. Het verzoekt de Commissie dan ook nader aan te geven welke maatregelen zijn voorzien of reeds zijn goedgekeurd om hier het hoofd aan te bieden.

43. Er moet een aparte aanpak worden gehanteerd voor de belangrijkste zeestraten in de mondiale scheepvaart, die gericht is op een betere coördinatie van het beheer van deze gebieden, die blootstaan aan grote risico's waaraan de lokale actoren rechtstreeks het hoofd moeten bieden. De economische en ecologische gevolgen van een ongeval in een belangrijke zeestraat als het Nauw van Calais zijn enorm, niet alleen voor de betrokken maritieme regio's maar voor heel Europa.

44. De uiteenlopende manieren waarop de lidstaten douanecontroles en veterinaire controles uitvoeren, kunnen leiden tot concurrentievervalsing. Het CvdR verlangt daarom een aanscherping van de controle door de Commissie op de omzetting van richtlijnen, teneinde een eerlijke interpretatie te waarborgen.

45. Het CvdR wijst met nadruk op het belang van het externe aspect van het maritieme beleid, in het bijzonder wat de transportsector betreft. Met een harmonisatie van werkwijzen in de Europese vlaggenstaten kan de positie van de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie worden versterkt en er een extra stap worden gezet naar een mondiale harmonisatie van regels betreffende het zeevervoer. Het CvdR verlangt uit dien hoofde dat de EU haar stem beter laat horen in internationale instellingen (IMO, WTO en IAO), opdat het Europese zeevervoer zich in een transparanter en eerlijker mededingingsklimaat kan ontwikkelen. Het steunt de inspanningen van de Commissie om de standpunten van de lidstaten binnen de IMO te coördineren en pleit ervoor dat de Europese Unie binnen de IMO de status van waarnemer krijgt.

46. Het CvdR zet vraagtekens bij de tijd die voor deze Maritieme Strategie is uitgetrokken, nl. 2009-2018. Het pleit voor een aanpassing (verruiming) aan het tijdpad van de nieuwe Lissabonstrategie 2010+.

Maritieme ruimte zonder grenzen

47. Het CvdR stemt in met de doelstelling om de administratieve procedures die de ontwikkeling van de korte vaart belemmeren, af te schaffen of te verlichten en tegelijkertijd een hoog niveau van milieubescherming en -veiligheid te waarborgen.

48. Het verwelkomt het voornemen van de Commissie een ruimte zonder grenzen voor het zeevervoer in te stellen, die het mogelijk zal maken de interne markt op het gebied van zeevervoer te voltooien, maar betreurt dat de Commissie geen melding maakt van een gemeenschappelijke maritieme ruimte die verder gaat dan het opheffen van administratieve belemmeringen voor schepen die tussen de Europese havens varen.

49. Het CvdR verlangt dat er volledig rekening wordt gehouden met sociale aspecten en dat de Europese Unie zich meer inspant voor eerbiediging van de regels inzake arbeidsrecht en milieubescherming, teneinde eerlijke mededingingsregels op mondiaal niveau te handhaven. Het beschouwt de door de Commissie voorgestelde maatregelen dan ook slechts als een eerste stap op weg naar een echte gemeenschappelijke maritieme ruimte. In dit licht is het CvdR ingenomen met de mogelijke verdere benaderingen die de Commissie in haar mededeling van 21 januari 2009 schetst en verzoekt het de Commissie op korte termijn de volgende stadia in de ontwikkeling van een gemeenschappelijke maritieme ruimte uiteen te zetten.

50. Het CvdR is verheugd over de voorgestelde richtsnoeren voor vereenvoudiging, harmonisatie, een algemeen loket en elektronisch verkeer. Het vindt dat schepen die zijn ingeschreven onder de vlag van een lidstaat en tussen twee havens van de Europese Unie varen, niet mogen worden onderworpen aan zwaardere administratieve verplichtingen dan die voor andere vervoermiddelen, tenzij dit gebeurt vanwege specifieke veiligheidsaspecten rond het zeevervoer.

51. Het CvdR benadrukt dat er al inspanningen worden geleverd om de meldingsformaliteiten en de dematerialisering te vereenvoudigen. Het is verheugd over het voornemen de vereenvoudiging en harmonisatie van administratieve procedures tussen lidstaten voort te zetten, vooral op het gebied van douane en de gezondheid van dieren en planten.

52. Het CvdR betreurt de ongelukkige formulering van de Commissie, dat *„loodsdiensten een ernstig probleem (kunnen) vormen"*. Het wijst op het belang van loodsdiensten voor de maritieme veiligheid in havens en op de toegangsvaarwegen. Het CvdR verzoekt de EU en de lidstaten dan ook om bij het vaststellen van het kader voor het verlenen van ontheffingen van de loodsplicht de grootst mogelijke striktheid aan de dag te leggen.

53. Het CvdR verzoekt de Commissie alle nodige maatregelen te nemen ter vermijding van onevenwichtigheden die het gevolg zijn van interpretatieverschillen in de toepassing van procedures die al zijn geharmoniseerd.

54. Het CvdR verwelkomt het streven naar een algemeen loket, maar wijst erop dat er omvangrijke investeringen zijn vereist om alle deelnemers aan de keten van de nodige middelen te voorzien. Het vindt dat het Europese netwerk SafeSeaNet van prioritair belang is om de uitwisseling van documenten onder de deelnemers aan het zeevervoer te rationaliseren en te versnellen. Ondersteuning van de middelen van de havengemeenschappen is onontbeerlijk om een efficiënte uitwisseling van documenten en het succes van dit Europese netwerk te waarborgen. Zo ook wijst het CvdR de Commissie op de gevolgen voor kleine en middelgrote havens van bepaalde maatregelen die zij heeft voorgesteld en pleit het voor de nodige stappen om te voorkomen dat deze maatregelen de concurrentie scheeftrekken, waardoor het evenwicht binnen het Europese havennetwerk aangetast zou kunnen worden.

Staatssteun ter aanvulling van de communautaire financiering voor de totstandbrenging van snelwegen op zee ([10])

55. Het CvdR verwelkomt het initiatief van de Commissie om duidelijkheid te scheppen over het op elkaar aansluiten van de verschillende staatssteunregelingen ter aanvulling van de communautaire financiering voor de totstandbrenging van snelwegen op zee. Het benadrukt dat financiële ondersteuning door de overheid onontbeerlijk en bepalend is voor de ontwikkeling van de korte vaart. Het herinnert eraan dat staatssteun voor snelvervoer op zee geheel gerechtvaardigd is, gezien de beoogde ontlasting van het wegennet en de vermindering van het effect van vrachtvervoer op het milieu. Om die reden moet de optie om steunmiddelen vrij te maken op nationaal, regionaal en lokaal niveau worden toegejuicht, al wordt zo geen bevredigend antwoord gegeven op de ontoereikende Europese financiering van snelwegen op zee.

56. Het CvdR betreurt dat de Commissie bij de bestudering van de projecten vooral heeft gekeken naar de levensvatbaarheid op korte termijn, terwijl dit uiterst moeilijk is vanwege de omvang van de benodigde aanvangsinvesteringen en de onzekerheid betreffende de bezettingsgraad van de vaartuigen, zoals blijkt uit de tussen 2005 en 2008 opgedane ervaringen met de dienst tussen de havens van Toulon en Civitavecchia (Rome).

([10]) 2008/C 317/8

57. Het CvdR zet vraagtekens bij het ontbreken van een algemene bezinning op de aard van de activiteiten en investeringen die in aanmerking komen voor Europese subsidies, gezien het feit dat de bepalingen die de afgelopen jaren zijn ingevoerd, niet het verwachte resultaat hebben opgeleverd. Afgezien van hun complexiteit lijkt het erop dat sommige onderdelen van de voorgestelde financieringsmechanismen niet zijn aangepast aan — of van zeer gering nut zijn voor — de behoeften die met de totstandbrenging van een snelwegdienst op zee worden gegenereerd.

58. Het CvdR stelt voor dat schepen die door een ondernemer in het zeevervoer gebouwd of gekocht zijn en voor het snelwegvervoer op zee zijn bestemd, bij wijze van uitzondering gelijkgesteld kunnen worden aan infrastructuurvoorzieningen, ondanks het feit dat ze zich kunnen verplaatsen. Deze schepen kunnen dan net als sommige investeringen in wegen en spoorwegen gesubsidieerd worden. De financiële steun voor de exploitatie van die schepen mag echter niet meer bedragen dan een financiële compensatie voor openbaredienstverplichtingen, conform de jurisprudentie van het HvJ, met name het arrest in de zaak Ferring (C-53/00) en in de zaak Altmark (C-280/00). Bij de snelwegen op zee staat zoveel op het spel voor het milieu dat uitzonderlijke bepalingen overwogen moeten worden. De gevolgen van de overschakeling van vervoer over land naar vervoer over zee zullen pas zichtbaar zijn wanneer deze overschakeling daadwerkelijk plaatsvindt. Het is dan ook niet zo'n gek idee om vooruitlopend op deze overschakeling over te gaan tot een verschuiving van de financiering.

59. Het CvdR verlangt dat private deelnemers (reders, logistieke ondernemers, vervoerders) — die een bepalende rol spelen in de uitvoering van het concept van snelwegen op zee — volledig betrokken en gehoord worden in een diepgaand onderzoek naar de redenen voor hun aarzeling om snelwegdiensten op zee te beginnen.

60. Het CvdR pleit in dit verband voor een grotere erkenning en een grotere rol van de organen die door de lidstaten zijn opgericht om het shortseavervoer te bevorderen (nationale expertisecentra). Dit betekent dat zij de beschikking moeten krijgen over meer personeel en meer geld, bijvoorbeeld in het kader van partnerschapsovereenkomsten met regionale maritieme autoriteiten en private partijen binnen de vervoersketen, zoals reders, logistieke ondernemers en bevrachters.

61. Het CvdR vindt dat de regeling voor staatssteun ter aanvulling van de communautaire financiering voor de totstandbrenging van snelwegen op zee, omwille van de begrijpelijkheid, had kunnen worden opgenomen in de tekst over communautaire richtsnoeren inzake staatssteun aan het zeevervoer.

62. Het CvdR verzoekt de Commissie in bredere zin te onderzoeken of de regels voor staatsteun en voor communautaire financiering voor snelwegen op zee in het algemeen op elkaar kunnen worden afgestemd.

63. Het CvdR vindt in navolging van de Commissie dat „het vaststellen van een vooraf bepaalde hoeveelheid openbare financiering waarop kan worden gerekend essentieel is voor potentiële inschrijvers". Het wijst er in dit verband op dat de terugbetalingsclausules ook een belemmering kunnen zijn voor deelnemers aan het economische verkeer, die het gevaar lopen financiële hulp te moeten terugbetalen voor projecten waarvan de doelstellingen niet zijn bereikt. Het CvdR onderschrijft dat de staatssteun aan snelwegen op zee afhankelijk moet worden

gemaakt van de realisering van precieze doelstellingen, maar stelt de Commissie voor om te onderzoeken of er bij de uitvoering van projecten voor snelwegen op zee kan worden voorzien in gefaseerde doelstellingen, als voorwaarde voor verdere overheidssteun.

64. Het CvdR verzoekt de Commissie om, los van de officiële publicaties, op ruime schaal informatie te verspreiden, teneinde de deelnemers te overtuigen van de deugdelijkheid van haar beleid en te laten weten dat zij, zonder concurrentievervalsing teweeg te willen brengen, vastbesloten is de grote uitdaging aan te gaan om over te schakelen van wegvervoer op zeevervoer, aan de hand van aangepaste maatregelen en in volledige overeenstemming met de aangegeven doelstellingen op het gebied van duurzame ontwikkeling.

Meldingsformaliteiten van schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten

65. Het CvdR erkent dat een vereenvoudiging van de administratieve procedures door algemene invoering van elektronische gegevensoverdracht en rationalisering van meldingsformaliteiten bijdraagt aan een aantrekkelijker zeevervoer.

66. Het CvdR wijst erop dat deze maatregelen bovendien een gunstig effect hebben op het milieu en de maritieme veiligheid, aangezien zij de bemanning zullen bevrijden van administratieve taken, waardoor zij zich kunnen concentreren op de wachtdienst. Dankzij de elektronische overdracht van gegevens zullen overheden in „real time" beschikken over de noodzakelijke gegevens om te bepalen welke middelen in geval van een ongeval ingezet moeten worden.

67. Het CvdR is ingenomen met de keuze voor een harmonisatieproces waarin rekening wordt gehouden met veranderingen, opdat de aanpassing aan en de samenhang met het tijdpad van de Internationale Maritieme Organisatie gewaarborgd wordt. Deze blijft het belangrijkste niveau, wat blijkt uit het voorstel voor een Europees fiche waarmee verzoeken om informatie op veiligheidsgebied kunnen worden geharmoniseerd, in afwachting van een op internationaal niveau geharmoniseerde fiche. Het Comité van de Regio's steunt in dat verband het verzoek aan de delegaties van de lidstaten van de Europese Unie tijdens de zittingen van het FAL-comité „zich in te spannen om de formulieren van het FAL-verdrag overeen te doen stemmen met de bestaande communautaire wetgeving".

68. Het CvdR ondersteunt de doelstelling om uiterlijk op 15 februari 2013 over te schakelen op elektronische gegevensoverdracht, maar wijst erop dat er omvangrijke investeringen zijn vereist om ervoor te zorgen dat dit systeem in de gehele maritieme vervoersketen ingevoerd kan worden. Het verzoekt de Commissie nadere inlichtingen te verschaffen over de financiële hulp die kan worden geboden aan kleine havens, aangezien de ontwikkelingskosten voor gegevensoverdrachtssystemen aanzienlijk zijn voor kleine havens.

69. Het CvdR vindt in navolging van de Commissie dat een vereenvoudiging en harmonisatie van formaliteiten en administratieve documenten belangrijk is voor de stimulering van de korte vaart. Het verwelkomt in dat verband de vrijstelling van FAL-formulieren voor schepen die tussen havens van de Europese Unie varen. Waar mogelijk zou de ISPS-code aangepast moeten worden aan de activiteiten van zeevervoerders.

70. Het CvdR betreurt dat er geen aandacht wordt geschonken aan de bestrijding van clandestiene immigratie, die de exploitatieprocedures ernstig vertraagt en in bepaalde gebieden aanzienlijke kosten met zich meebrengt.

71. Het dringt erop aan dat alle lidstaten het internationale verdrag inzake de opsporing en redding op zee (SAR) en het internationale verdrag inzake de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) integraal goedkeuren. In deze verdragen worden voor de gehele internationale gemeenschap gezamenlijke regels vastgesteld met betrekking tot de verplichting om drenkelingen en zeelui die het slachtoffer dreigen te worden van schipbreuk of die op de Europese wateren in de steek zijn gelaten, te redden en eerste hulp te verlenen. Het CvdR vindt wel dat de goedkeuring van deze regels gepaard moet gaan met oprichting van solidariteitsmechanismen op EU-niveau; de aanpak van illegale migratie over zee mag niet alleen voor rekening komen van die EU-lidstaten die daar vanwege hun ligging het meest mee geconfronteerd worden. Het CvdR benadrukt tevens dat de inspanningen om de opsporings- en reddingsacties voor migranten en vluchtelingen in nood op zee te verbeteren slechts één aspect uitmaken van het antwoord op de bredere problematiek rond illegale migratie over zee.

Brussel, 17 juni 2009.

De voorzitter

van het Comité van de Regio's

Luc VAN DEN BRANDE