

Notitie 'vervolg quick wins vaarwegen'

Inleiding

De afgelopen jaren heeft het ministerie van V&W met het subsidieprogramma 'quick wins vaarwegen' een impuls gegeven aan de ontwikkeling en de bereikbaarheid van binnenhavens. Uit de evaluatie van de eerste twee tranches is geconcludeerd dat het niet opportuun is een derde tranche met dezelfde uitgangspunten en criteria van de vorige tranches te starten.

Tijdens het AO van 17 maart jl heeft de minister n.a.v. vragen over de besteding van de resterende € 21 miljoen, toegezegd voor de zomer met een plan te komen over de besteding van deze middelen.

Doel van deze notitie is een kader te schetsen voor een consultatie onder regionale partijen en marktpartijen over de invulling van een vervolg op de quick wins vaarwegen.

1. Conclusies LMCA Binnenhavens

De LMCA Binnenhavens concludeert dat er tot 2020 geen tekort verwacht wordt om de vraag naar vervoer over water te kunnen opvangen. Voorwaarde is wel dat bestaande natte terreinen en infrastructuur behouden (en onderhouden) blijven en uitgeefbare natte kavels selectief worden uitgegeven aan watergebonden bedrijven. Ook is het nodig de bestaande natte terreinen en infrastructuur beter te benutten.

Na 2020 wordt een verdere sterke groei in het containervervoer verwacht. Deze groei zal naar verwachting niet kunnen worden opgevangen door het huidige netwerk van terminals. Verdere groei vergt volgens de LMCA doorgroei van de capaciteit van terminals, hoogfrequente betrouwbare diensten, samenwerking tussen terminals en logistieke concepten gericht op bundeling van containerstromen.

Om ervoor te zorgen dat het nationale netwerk van binnenhavens en terminals op orde blijft en zich waar nodig verder ontwikkelt is, zo blijkt uit de LMCA, het volgende nodig:

1. Versterking van het havenbeheer. Gemeenten en regio's kunnen het beheer, onderhoud en exploitatie van havens professionaliseren door de mogelijkheden voor verbetering en samenwerking te verkennen.
2. Aandacht voor de ruimtelijke component. De regio's zorgen voor afstemming over reserveringen van voldoende ruimte voor verladende en logistieke bedrijven in de nabijheid van een terminal en voor een selectief uitgiftebeleid voor natte kavels (juiste bedrijf op de juiste plaats). Dit om versnippering van het netwerk te voorkomen.
3. Harde ruimtelijke investeringen ten behoeve van de versterking en groeimogelijkheden van een beperkt aantal, in logistieke hotspots gelegen binnenvaartterminals en investeringen in een aantal 'witte vlekken' in het netwerk.

2. Welke ontwikkelingen komen in aanmerking voor inzet van quick win geld?

Inhoudelijke criteria

Het Rijk wil de nog beschikbare 'quick win' middelen inzetten op kansrijke ontwikkelingen **in een beperkt aantal strategische logistieke knooppunten (hotspots)**.

Daarbij worden de volgende inhoudelijke criteria gehanteerd:

- Projecten dienen te zijn gericht op het scheppen van mogelijkheden voor een verdere groei van containeroverslag binnen of aansluitend bij bestaande grote havens en terminals die gelegen zijn aan een hoofdvaarweg;
- Projecten dienen ontwikkeld en uitgevoerd te worden door een samenwerkingsverband van decentrale overheden en bedrijfsleven;
- Uitbreidingen van capaciteit zijn aantoonbaar (inter)regionaal afgestemd met het betrokken bedrijfsleven;
- Projecten passen bij de gebiedsagenda van de betreffende regio;
- Projecten dienen, naast een investering in infrastructuur, een plan te bevatten voor de structurele versterking van het havenbeleid- en beheer.

Financiële en organisatorische criteria

De besteding van de €21 mln zal verder moeten beantwoorden aan de voorwaarden die zijn gesteld in de brief van de FES-beheerder van begin 2008. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het Europese Staatssteunkader.

Hieruit vloeien de volgende criteria voort :

- Het gaat om harde investeringen (geen exploitatie of onderhoud) in kwaliteitsverbetering en in toekomstbestendige vergunningen voor binnenhavens;
- Bij inzetten van rijksmiddelen is uitgangspunt een evenredige bijdrage van decentrale overheden;
- Er wordt een nadere selectie gemaakt op basis van KKBA's;
- Projecten dienen uiterlijk eind 2014 te worden opgeleverd;
- Infrastructuur moet openbaar zijn en tenminste in eigendom/beheer zijn of worden van een overheid die de subsidie ontvangt;
- Private partijen participeren tegen marktconforme voorwaarden.

3. Proces

De belangrijkste mijlpaal voor de zomer is de brief aan de Kamer. De bedoeling is om in deze brief op hoofdlijnen aan te geven op welke wijze het nog resterende budget zal worden aangewend en welke procedure daarbij zal worden gehanteerd. Daarvoor is het nodig te weten of het hierboven geschetste kader aansluit bij de behoeften en mogelijkheden in de regio. Gedurende de periode medio april t/m mei zal de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens hierover haar achterban consulteren. Deze input zal worden verwerkt in de brief aan de Kamer. Vooralsnog wordt er in de planning vanuit gegaan dat het nog niet verplichte FES- budget in de periode eind 2010 t/m 2011 kan worden toegewezen.

