

Van Stolkweg 14
Postbus 80510
2508 GM Den Haag
T (070) 338 33 80
F (070) 338 33 50
I www.cpb.nl

Aan: Mevrouw J.C. Huizinga-Heringa
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp: Groenboek Europees Maritiem Beleid

Datum:

11 mei 2007 Geachte mevrouw Huizinga-Heringa,

Uw kenmerk:

VENW/DGTL2007.007556

Ons kenmerk:

OD/20070211

Doorkiesnummer:

070 3383 464

E-mail adres:

g.m.m.gelauff@cpb.nl

Bijlagen:

U vraagt ons, op verzoek van de vaste Kamercommissie voor ~~Verkeer en Waterstaat~~, om een *quick scan* van de financiële gevolgen van de voorstellen van het Groenboek Europees Maritiem Beleid (COM(2006) 275).

Dat de vaste Kamercommissie informeert naar de financiële gevolgen van het Groenboek is begrijpelijk omdat de Europese Commissie zegt toe te willen werken naar 'een geheel andere aanpak van het beheer van de oceanen en zeeën' (p.5). De mogelijke baten van een 'geheel andere aanpak' worden wel geschetst, maar wat gaat dat kosten? Het is echter voorlopig niet mogelijk een indruk te krijgen van de eventuele financiële gevolgen omdat min of meer concrete voorstellen ontbreken. De Europese Commissie schrijft dat zij slechts 'een debat op gang wil brengen' (p. 6).

Dat de gedachtelijn uit het Groenboek wel degelijk kan leiden tot voorstellen met grote, onvoldoende afgewogen, financiële gevolgen willen we toelichten aan de hand van enkele passages.

De eerste heeft betrekking op het belang van de zeescheepvaart. Aan het onschatbare belang van de zeescheepvaart voor de Europese bedrijven en de Europese consumenten wordt helaas slechts één zin gewijd. Op p. 8 wordt opgemerkt '90 procent van het volume van de externe handel van de EU en meer dan 40 procent van het volume van haar interne handel wordt over zee vervoerd'. Vervolgens besteedt het Groenboek wel uitgebreid aandacht aan het Europese deel van de wereldvloot, de werkgelegenheid in de Europese havens, de Europese scheepsbouw en de Europese ondersteunende maritieme diensten. Daarmee wekt het Groenboek de indruk dat de zeescheepvaart alleen van nut is als Europese bedrijven de goederen vervoeren. Dat lijkt ons een onjuiste voorstelling van zaken. Het is niet uitgesloten dat uit deze gedachtelijn voorstellen ontwikkeld gaan worden ter

ondersteuning van de Europese maritieme sector die niet noodzakelijkerwijs in het belang zijn van de niet-maritieme Europese bedrijven en de Europese consumenten.

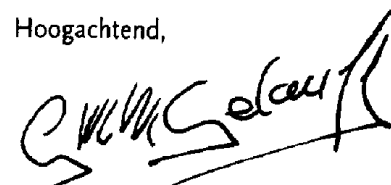
De tweede heeft betrekking op de ruimtelijke ordening. De Europese Commissie is van mening dat er 'een systeem van ruimtelijke ordening voor maritieme activiteiten in/op de wateren moet komen' (p. 38). Het Groenboek wijst daarbij enerzijds op aspecten die bescherming behoeven en anderzijds op activiteiten waarvoor beperkingen zouden moeten gaan gelden. We weten dat de voorbereiding van een Kaderrichtlijn Mariene Strategie in een vergevorderd stadium is, maar dat lijkt niet te gelden voor andere aspecten van het maritiem beleid. Nog afgezien van de vraag of de beoogde ruimtelijke ordening een Europese zaak dan wel een nationale aangelegenheid zou moeten zijn valt op dat het Groenboek geen zicht biedt op een afwegingskader.

Op diverse andere plaatsen kan men vergelijkbare vragen stellen. Zo wordt een lans gebroken voor een Europees kennis- en technologiebeleid op maritiem gebied (p. 14-16) en voor de financiële steun aan kustgebieden (p. 39-40). Voor deze en andere initiatieven kan men telkens dezelfde vragen stellen: is overheidsingrijpen op deze terreinen inderdaad nodig (legitimiteit), en zo ja, kan dit niet effectiever op nationale schaal gebeuren in plaats van op Europese schaal (subsidiariteit)?

Daarmee is niet gezegd dat Europees maritiem beleid niet kosteneffectief zou kunnen zijn. Zo laat onderzoek zien dat het verminderen van NOx en SO2 emissies van zeeschepen kosteneffectiever is dan het verminderen van die emissies van installaties op het vasteland. En voor een land als Nederland is het verminderen van emissies van zeeschepen nauwelijks een optie, omdat de zeeschepen kunnen uitwijken naar andere havens in de Hamburg-LeHavre range. Europees beleid kan hier uitkomst bieden.

Kortom, het Groenboek zou kunnen leiden tot een aantal kosteneffectieve beleidsinitiatieven, maar succes is niet verzekerd. Men doet er goed aan telkens de vraag te stellen of er een legitieme reden is voor overheidsingrijpen, en zo ja, of dat inderdaad op Europees niveau zou moeten gebeuren. Anders kan het Groenboek uitmonden in initiatieven waarvan de kosten veel groter zijn dan de baten.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G.M.M. Gelauff', written over a horizontal line.

G.M.M. Gelauff
onderdirecteur

(cc: de Minister van Economische Zaken)