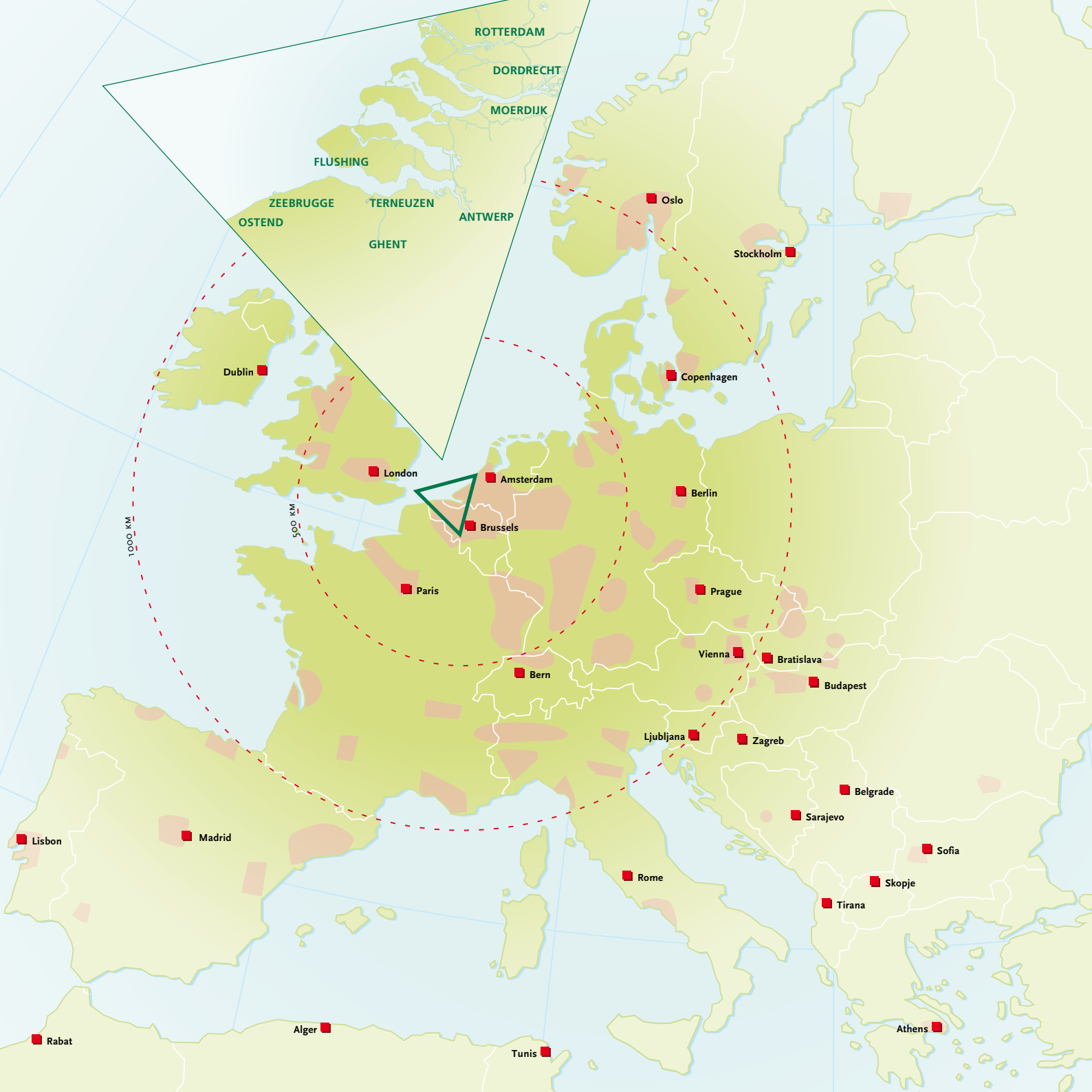


De 'Rijn-Schelde Delta' als de MULTIMODALE AANLEGSTEIGER van Europa

januari 2008





De 'Rijn-Schelde Delta' als de MULTIMODALE AANLEGSTEIGER van Europa

Dit initiatief vindt plaats onder auspiciën van de Rijn-Schelde Delta Samenwerking (RSD).

De Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie is de grensoverschrijdende samenwerking van Vlaamse en Nederlandse overheden (Benelux, regering, provincies en steden), Kamers van Koophandel, bedrijfsleven en milieuorganisaties in de ontwikkeling van land en water in de delta van Rijn, Maas en Schelde.

De samenwerking richt zich op de economische, ecologische en multimodale ontwikkeling van de Delta. Samenwerking gebeurt door het gezamenlijk afstemmen van beleid en het ontwikkelen van visies en projecten. Bij de deelname wordt geen onderscheid gemaakt tussen partners in de publieke en de private sectoren.

De context

De samenwerking in deze regio is tot stand gekomen omdat de partners van mening zijn dat het gebied van de delta zowel ecologisch als economisch grote samenhang vertoont. In deze delta van circa 100 x 120 kilometer wonen maar liefst ongeveer 6 miljoen mensen en zijn 8 zeehavens gelegen, waaronder Rotterdam en Antwerpen. Het grootste havenconglomeraat ter wereld! Hier vinden de grootste goederenstromen van overzee naar het Europese continent hun oorsprong.

Door deze economische druk is het eminent belang dat (grensoverschrijdende) afstemming en geïntegreerde visievorming plaatsvindt op het gebied van verstedelijking, economie, mobiliteit, natuur en waterbeheer.

Voor het luik 'mobiliteit' is binnen de RSD-samenwerking in 2005 het 'Grensoverschrijdend Perspectief RoBrAnT+' (Rotterdam, Brabant, Antwerpen, GenT) opgesteld. Begin 2006 is dit perspectief door alle relevante RSD-partners getekend en ook hebben de beide bevoegde ministers van Nederland en Vlaanderen daar vervolgens instemmende reacties op gegeven (zie appendices 1 en 2).

In dit Perspectief is voor de modaliteiten weg, spoor en water aangegeven welke functionele rol de onderscheiden infrastructuren moeten vervullen op de schaal van RSD mede in relatie tot het verstedelijkingsbeleid en multimodaal beleid. Deze afstemming van de infrastructuur moet doorwerking krijgen naar het beleid van de bevoegde overheden ter bevordering van duurzaam transport.

Dit Perspectief is ook het startdocument op basis waarvan momenteel bestuurlijk overleg georganiseerd wordt, in de wetenschap dat overeenstemming bestaat over een ideaalbeeld, gefundeerd op de basiswaarden van de nationaal bevoegde overheden en de Europese Commissie (TEN-T beleid).

RSD en Europa

Mobiliteitsactiviteiten RSD

Binnen de RSD samenwerking is het mobiliteitsdossier van groot belang, niet in de laatste plaats in relatie tot de haven economie. Momenteel wordt in het RSD-mobiliteitsdossier voortvloeiend uit het voltooide RoBrAnT+ project al een groot aantal activiteiten ontplooid voor de RSD-regio zelf, ter bevordering van duurzaam transport.

Gerealiseerd

- Periodieke monitoring van infrastructuurprojecten en -plannen;
- periodieke monitoring van alle verkeers- en vervoersstromen in de RSD-Regio en haar NWE omgeving in data en statistieken.

Momenteel worden uitgevoerd

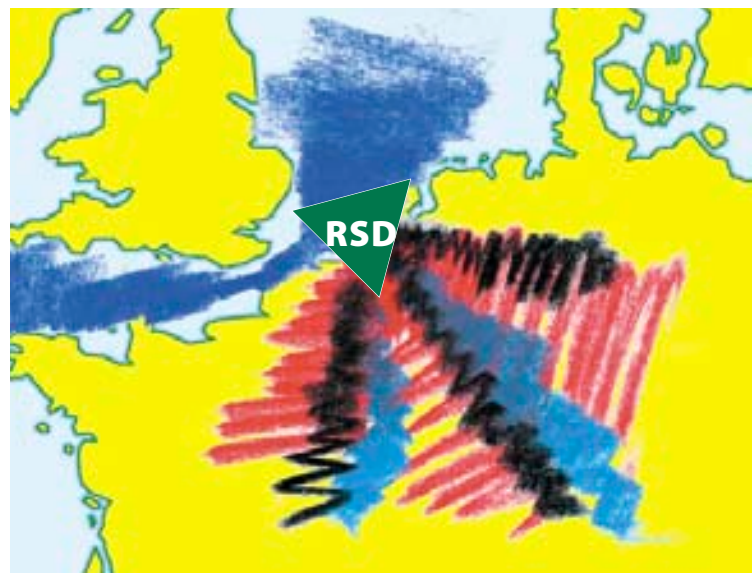
- Grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke stoffen;
- Grensoverschrijdende afstemming pijpleiding-transport (in het RSD-gebied en in relatie tot Ruhrgebied);
- Een grensoverschrijdend verkeers- en vervoers-model. Prognosticeren en 'manipulaties' - zoals verschillende kilometerbeprijzingen (internationalization of external costs) - kunnen dan modelmatig uitgevoerd worden, op grond waarvan het grensoverschrijdend effect in vervoersstromen en modal shift van mogelijke maatregelen zichtbaar wordt.
- Een van de afspraken als gevolg van RoBrAnT+ was ook dat de RSD Samenwerking vooral multimodale mobiliteitsplannen en infrastructuurplannen op de Europese agenda moet kunnen organiseren.

Transportontwikkelingen in het kort

- Internationalisering en toename concurrentie spoorvervoer sinds de liberalisering;
- Binnenvaart heeft slechts beperkte dekking vaarwegennet en zoekt aansluiting bij maritieme (deep-sea) transport;
- Bij shortsea en zeescheepvaart zijn achterland-verbindingen vaak een probleem;
- Wegtransport kent nog veel infrastructuur bottlenecks welke een rem leggen op economische groei, terwijl verhoging brandstofkosten om betere samenwerking met andere modi vragen.

Omgeving

- De maritieme intermodale transportketen kent grote vertragingen;
- De intermodale transportstromen van Europa zijn in onbalans;
- De doorlooptijden van intermodaal transport en wegtransport moeten dichter bij elkaar.



Verladers

- Intermodaal transport naar verre bestemmingen neemt toe;
- Verladers gebruiken intermodaal transport als 'environment tool'.

Vervoerders

- Capaciteit op het spoor dreigt in de toekomst onvoldoende te worden;
- Problemen in havens zijn een bedreiging voor de containerbinnenvaart.

Toekomstige ontwikkelingsrichtingen

- De markt niet meer gericht op één modaliteit, zij vergroot haar betrouwbaarheid in de keten door het optimaliseren van het achterlandvervoer en het verbeteren van de afhandeling bij de terminals
- Logistiek intermodale dienstverleners vergroten hun marktaandeel.
- Meer zichtbare beleidsmatige interesse over intermodaal transport gewenst.

Mission Statement

Ontwikkelingen in transport, het EU-beleid terzake duurzaam transport en de mobiliteitsactiviteiten die RSD reeds uitvoert, leiden tot het onderstaande mission statement:

Voor het welslagen van investeringen van de TEN-T Policy is van eminent belang dat in de havenbekkens de keuzemogelijkheid voor multimodale overslag optimaal wordt. Dit betekent voor de Rijn-Schelde Delta (RSD) zélf, de realisering van infrastructurele missing links en de opheffing van congestie bij bottlenecks. Dit betekent voor RSD en Europa een ontwikkelingsstrategie waarbij het multimodale RSD-netwerk optimaal aansluit op de hinterlandverbindingen.

Een Europese multimodale RSD

De aanpak is in grote lijnen de volgende:

- Eerst is deze notitie opgesteld waarin ook de visie RoBrAnT+ kort samengevat wordt als basis voor een 'multimodale aanlegsteiger'. Dit paper dient als vertrekpunt.
- Daarnaast kunnen andere producten van de Rijn-Schelde Delta samenwerking, zoals het Landschapsmanifest en de DeltaAtlas, ingezet worden om de geïntegreerde samenhang van RSD duidelijk te maken.
- Vervolgens vindt tezamen met de EIA een verkennend gesprek plaats met DG TREN.
- Daarna zal op grond van dit gesprek een opdracht geformuleerd worden voor een deskundige om tezamen strategie op te stellen. Een masterplan is onderdeel van een dergelijke strategie, tevens bestaande intermodale visies op Europees niveau (EIA/EIRAC).
- Deze strategie zal rond maart 2008 gereed zijn.
- Bij de planontwikkeling die hierna plaatsvindt zal ook gebruik worden gemaakt van externe in te huren deskundigheid en kennis/medewerking gevraagd worden van havens en reders. In zo'n plan zullen met name ook missing links en bottlenecks opgenomen worden in soort urgentielijst, zoals voor diverse modaliteiten bijvoorbeeld: Seine-Schelde vaarverbinding (TEN), A4 -'zuid' autoweg in Hoekse Waard en RoBel spoorverbinding. Een inventarisatieronde langs met name de zeehavens is hiervoor een belangrijke actie. Een *Multimodaal Actieplan* is het resultaat.
- Het laatste onderdeel van de strategie vormt de agendering van dit *Multimodaal Actieplan* bij de Europese commissie (DG TREN; DG Environment; DG Region) c.q. parlement en de afstemming met het TEN-T beleid.



Naar een Multimodaal Actieplan

Uitdaging

Grensoverschrijdende groei Delta vervoersstromen kanaliseren, optimaliseren, complementeren en agenderen op bestuurlijk niveau vanwege Europees belang.

Systeemgrenzen

Stedelijke en haven economie, toerisme, infrastructuur, ruimtelijke ordening.

Stappenplan

Startnotitie Multimodale aanlegsteiger + gesprek EU + formuleren opdracht Strategie => Actieplan (eindproduct) eind 2008.

Doelgroepen

RSD partners, nationaal bevoegde overheden, EU Commissie.

Basisdocumenten RSD

- Grensoverschrijdend Perspectief RoBrAnT Visie 2025 (infrastructuur en de relatie tussen verstedelijking en mobiliteit);
- Landschapsmanifest en DeltaAtlas (fysieke samenhang);
- Monitor Plannen & Projecten, monitor Verkeers- en vervoersdata.

Parallele activiteiten RSD

- Grensoverschrijdende visie op transport gevaarlijke stoffen;
- Grensoverschrijdende visie op pijpleidingtransport;
- Grensoverschrijdend verkeers- en vervoersmodel.

Eindrapport

Multimodaal Actieplan
(Havens en achterlandverbindingen).

Status eindrapport

Een oriëntatie op een optimaal multimodale regio als streefmodel voor bestaand en toekomstig infrastructuur- en vervoersbeleid op grensoverschrijdend Nationaal en op Europees niveau als strategische agenda van de missing links.

Effect

Europees en (trans-)nationaal gedragen overeenstemming over de noodzaak tot prioritering van missing links in de samenhang van het Actieplan.

Appendix 1

Samenvatting Grensoverschrijdend Perspectief RoBrAnt+ december 2006

Deze visienota is in 2005 en 2006 opgesteld door de RSD-samenwerking en door partners ondertekend. Hieronder volgt een korte samenvattende beschrijving van dit document en de ondertekende intentieverklaring is als appendix 2 bijgevoegd.

Sense of Urgency

Er is in de Rijn-Schelde Delta (RSD) nood aan landsgrensoverschrijdende dialoog en afstemming over het thema 'verkeer en vervoer'. Dé uitdaging voor het RSD-gebied is om de spectaculaire groei van de vervoersstromen in goede banen te leiden. Daarnaast doen zich op Europees schaalniveau ontwikkelingen voor met verregaande gevolgen voor de nationale wet- en regelgeving.

Het RSD-gebied wordt gekenmerkt door een grote veelheid en verscheidenheid aan plannen en projecten die niet allemaal op elkaar zijn afgestemd, laat staan dat ze elkaar versterken. Als op een geïsoleerde manier naar dit gebied blijft gekeken worden, zullen plannen op termijn tot desinvesteringen leiden.

Uitgangspunten

Het grensoverschrijdend RSD-gebied en het multimodaal verkeers- en vervoerssysteem is beschouwd als een samenhangend gebied, respectievelijk systeem.

Bij de opmaak van de visie is een antwoord gezocht op de vraag hoe om te gaan met de toenemende druk van de hoogdynamische randen (steden, havens, infrastructuur) op het laagdynamische binnengebied (delta). En hoe zo optimaal mogelijk de multimodale stromen te situeren.

Basiselementen en principes uit bestaande beleidsdocumenten zijn gebruikt bij de opbouw van de methodiek om grensoverschrijdend naar infrastructuur en modaliteit te kijken.

De RoBrAnt+visie streeft naar een evenwicht, de grootste gemene deler, tussen bestaande beleidsdocumenten.

Het RoBrAnt+project is geen kopie van bestaande beleidsdocumenten. Afwijkingen zijn mogelijk omdat er wordt geredeneerd vanuit een andere (grensoverschrijdende) samenhang en omdat er wordt gezocht naar een gemeenschappelijke noemer (evenwicht) tussen bestaande beleidsvisies.

Andere prioriteiten dan die van de reguliere beleidsniveaus kunnen op de voorgrond worden geschoven omdat het gebied en het verkeerssysteem niet vanuit een nationale/ provinciale/ gemeentelijke context, maar vanuit een samenhangende RSD-context wordt bekeken.

Methodiek

Geredeneerd is vanuit netwerken, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen een economisch, stedelijk en recreatief netwerk. Gestart is met een analyse van deze netwerken. Als belangrijkste herkomst en bestemming voor de goederenstromen zijn de zeehavens geselecteerd.

Met deze analyses als vertrekpunt is aansluitend een methodiek ontwikkeld om grensoverschrijdend naar infrastructuur te kijken en er een bepaald belang binnen elk netwerk aan toe te kennen. Dit strategisch belang is vertaald in 3 indelingen, waarbij:

- de (inter)nationale vervoersstromen een absolute prioriteit zijn
- de (inter)nationale vervoersstromen even belangrijk zijn als een regionale functie
- de (inter)nationale vervoersstromen ondergeschikt zijn aan regionale functie(s)

Het perspectief

Het vervoersperspectief gaat als functionele systeemvisie uit van een samenhangend systeem voor het vervoer in de volledige delta. Een methodiek is aangereikt om grensoverschrijdend te kijken naar infrastructuur. Mobiliteit is bij de opmaak van deze visie gebruikt als een belangrijk ruimtelijk ordenend principe.

Mobiliteit is een belangrijk ruimtelijk ordenend principe, maar het is niet het enige. Samen met de stedelijke, economische en landschappelijke omgeving levert de infrastructuur en de ermee samenhangende mobiliteit input voor de ruimtelijke ordening.

Lange termijnvisie

Het perspectief verwijst naar de toestand in circa 2025. Er is ook een langetermijnvisie gemaakt waar een aantal wijzigingen in zijn opgenomen. Belangrijk is te vermelden dat bij de doorkijk op langere termijn uitgegaan is van een grote complementariteit tussen de havens en een nog groter aantal goederenstromen.

Ruimtelijk-functionele visie

Er is in het vervoersperspectief en de lange termijnvisie gereede-
neerd vanuit verkeer en vervoer waarbij nadien een vertaling
naar de ruimtelijke totaliteit is gemaakt. Dit wil zeggen dat ook
uitspraken zijn gedaan over de locatie van hoog- en laagdyna-
mische activiteiten in de Rijn-Schelde Delta.

In de ruimtelijk-functionele visie is een doorkijk naar de ruim-
telijke ordening gemaakt. Van daaruit zijn aanbevelingen over
de locatie van hoog- en laagdynamische activiteiten geformu-
leerd. Hoogdynamische ontwikkelingen zijn - in tegenstelling
tot de laagdynamische activiteiten - voorzien waar ontslui-
tingspotenties het hoogst zijn. Multimodaliteit vormt in deze
visie een belangrijk aandachtspunt. Deze ruimtelijk-functionele
visie is opgebouwd aan de hand van een aantal ruimtelijke
concepten.

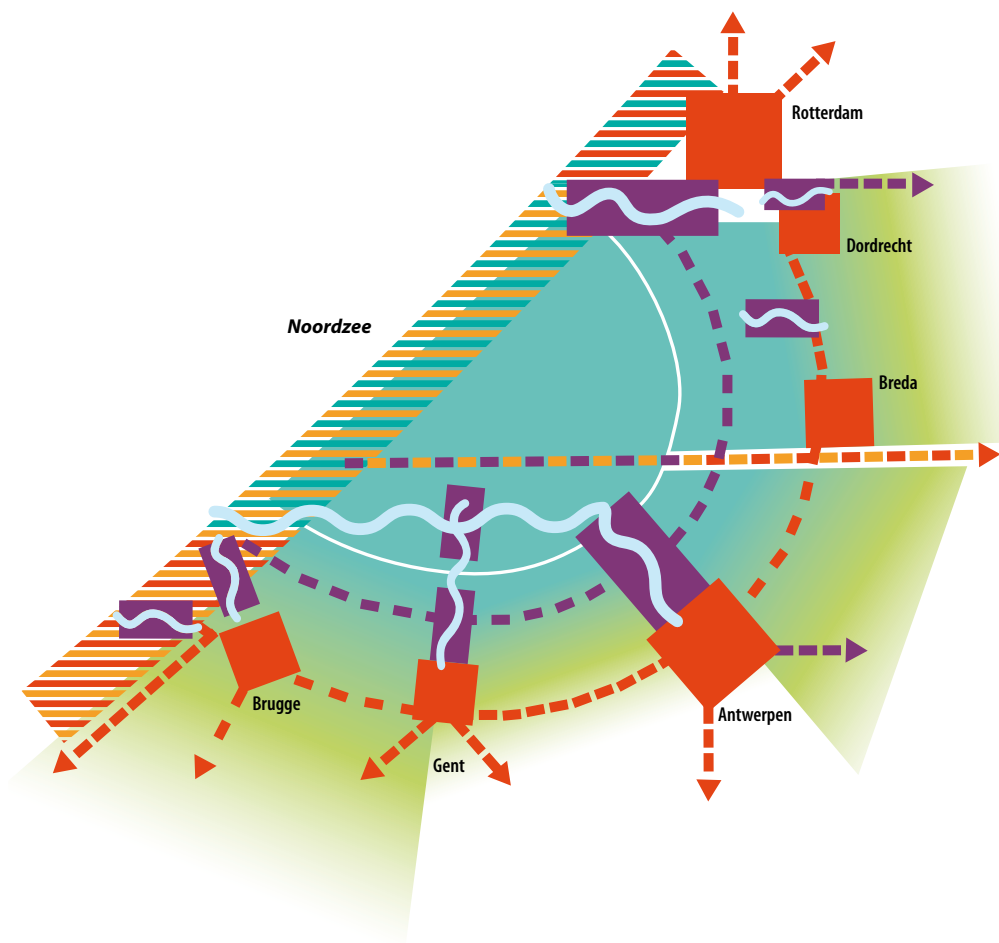
Status

Het eindresultaat van het door de bestuurlijke partners
ondertekende Perspectief RoBrAnt+ is te beschouwen als een
wensbeeld waar alle partners hun eigen beleidsdocumenten
aan spiegelen.

De RoBrAnt+visie vormt op die manier een maximaal na te
streven richting op de schaal van de RSD-regio.

De 'eindnota' is in de eerste plaats een discussiedocument
waarvoor een vervolgtraject wordt uitgestippeld. De nota
wordt gebruikt als een startdocument om bestuurlijk overleg te
organiseren. De RoBrAnt+visie geeft de richting van de discus-
sie aan.

Ook het debat over de invloed van prijsmechanismen op de
verkeersstromen en beïnvloeding van de modal shift van dit
gebied, en over het gewenst functioneren van schakels in het
infrastructuurnetwerk, kan in de bestuurlijke overlegmomen-
ten concreter vorm krijgen.



Appendix 2

Intentieverklaring RoBrAnt+ Middelburg, 30 November 2005

Intentieverklaring voor de versterking van grensoverschrijdende samenwerking op het vlak van verkeer en vervoer tussen de autoriteiten van het Rijn-Schelde Delta gebied.

Overwegingen

- Overwegende de spectaculaire groei van de (verkeer- en vervoer) stromen en de steeds toenemende grootte van de transportmiddelen;
- overwegende het grote aantal geïsoleerde visies en projecten binnen het Rijn-Schelde Delta gebied in relatie tot het thema verkeer en vervoer;
- overwegende de aanwezigheid in de Rijn-Schelde Delta van meerdere havens en grootstedelijke kernen – met de nodige trafieken tot gevolg – op korte afstand van elkaar;
- overwegende het belang en het potentieel van de Rijn-Schelde Delta dat als samenhangend gebied voor de uitdaging staat om de ontwikkeling van de goederen- en personenstromen in goede banen te leiden;
- overwegende de ontwikkelingen in het Europese (multimodale) beleid met verregaande repercussies voor de nationale wet- en regelgeving waarbij de overheid strategische keuzes moet maken en waarvoor ook in landsgrensoverschrijdend verband afstemming en eenduidige afspraken nodig zijn;
- overwegende de ontwikkelingen in het lokale, regionale en nationale (multimodale) beleid waarbij de overheid keuzes moet maken en waarvoor ook in landsgrensoverschrijdend verband afstemming en eenduidige afspraken nodig zijn;
- overwegende de voorbeeldfunctie die op het vlak van verkeer en vervoer (en in het kader van de versterking van landsgrensoverschrijdende samenwerking) uitgaat van de as Rotterdam-Antwerpen richting het Europese achterland;
- overwegende dat de bereikbaarheid van het volledige RSD-gebied, zowel over land als via water altijd verzekerd moet zijn en steeds geactualiseerd zal moeten worden aan veranderende behoeften;
- overwegende dat de diverse infrastructuurprojecten altijd ondersteund moeten worden door wetenschappelijk onderbouwde en democratisch gedragen studietrajecten, zoals milieu effectenrapportages en kosten baten analyses.

Intenties en hun consequenties

Voorgaande overwegingen in acht nemend, hebben de RSD-partners de gezamenlijke intentie om voor zover dit kan binnen de gegeven bevoegdheden:

- 1 **De grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer te intensiveren, mede in het kader van programma's die door de Europese Unie worden ontwikkeld.**

Dit impliceert:

het jaarlijks organiseren van een bijeenkomst ten behoeve van de monitoring van (nieuwe) plannen en projecten waarbij tegelijk op structurele wijze uitwisseling ter bevordering van grensoverschrijdende samenwerking plaatsvindt en afstemming voor wat betreft onderwerpen van verkeer en vervoer in de Rijn-Schelde Delta.

- 2 **De vigerende beleidsvisies voor wat betreft verkeer en vervoer zo mogelijk af te stemmen met de samenhangende RoBrAnt+ visie.**

Dit impliceert:

het met nadruk bepleiten van de RoBrAnt+ visie op de verschillende beleidsniveaus; zowel op regionaal als op nationaal niveau;

- 3 **De vigerende beleidsvisies in de toekomst te kaderen binnen de grensoverschrijdende (delta)context en zo mogelijk elementen uit de vigerende beleidsvisies te integreren in een totale samenhangende Delta-visie.**

Dit impliceert:

het nagaan van de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een gezamenlijke visie op gemeenschappelijke onderwerpen binnen verkeer en vervoer; daar waar opportuun de inname van gezamenlijke standpunten (binnen het thema van verkeer en vervoer) die de realisatie van internationale samenwerkingsverbanden bevordert; de bevordering van rechtstreekse samenwerking tussen nationale, regionale en lokale overheden teneinde een meer samenhangend beleid voor de Rijn-Schelde Delta tot stand te brengen.

4 Ontwikkelingen met een impact op de stromen in het RSD-gebied in grensoverschrijdend verband te analyseren en te bewaken.

Dit impliceert:

*het nagaan van de mogelijkheden om bestaande data-bestanden en verkeersmodellen in grensoverschrijdend verband te analyseren en aan elkaar te koppelen;
het blijven voeren van een debat over rol en functie van (Vlaamse en Nederlandse) schakels in het wegnnet;
het voeren van een debat over prijsbeleid ten aanzien van de sturing van de verkeer- en vervoerstromen in de Rijn-Schelde Delta.*

**Deze intentieverklaring is akkoord bevonden door de deelnemende partners te Middelburg
op 30 november 2005:**

Benelux Economische Unie

Provincies Noord-Brabant, Oost-Vlaanderen, Zuid-Holland, Zeeland

Steden/stadsregio's Brugge, Gent, Antwerpen, Rotterdam, Stadsregio Rotterdam, Drechtsteden, Breda, West-Brabantse en Zeeuwse steden

Zeehavens Gent, Moerdijk, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Zeeland Seaports

Kamers van Koophandel West-Brabant, Zeeland

Milieu-organisaties verenigd in het Delta-overleg

Deze visie is mede tot stand gekomen dankzij inhoudelijke bijdragen van de Nederlandse en Vlaamse Regeringen. Op 24 mei 2006 ontvingen wij dan ook een ondersteunende brief van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Karla Peijs, en op 22 september 2006 een soortgelijke brief van de Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur de heer Kris Peeters. In het licht van hun reacties hebben beide ministers in juni 2006 ondermeer afgesproken om jaarlijks samen te willen zitten met de betrokken partners binnen de RSD samenwerkingsorganisatie om de verdere visievorming te ondersteunen.



De partners van de Rijn-Schelde Delta Samenwerking

De **Benelux** Economische Unie;

Het **Vlaams Gewest**;

Het **Nederlands Rijk** (agenda lid)

De **Provincies** Antwerpen, Noord-Brabant, Zeeland, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zuid-Holland;

De **steden** Antwerpen, Bergen op Zoom, Breda, Brugge, de Drechtsteden, Etten-Leur, Gent, Oostende, Oosterhout, Roosendaal, Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam, de vereniging van de Zeeuwse gemeenten;

De **Kamers van Koophandel** van Vlaanderen en Zuid-West Nederland
en werkgeversorganisaties Alfaport en Deltalincqs (agenda lid);

De **havenbedrijven** van Antwerpen, Dordrecht, Gent, Moerdijk, Rotterdam, Zeeland Seaports en Zeebrugge;

De **natuur- en milieuorganisaties** Bond Beter Leefmilieu, Natuurpunt en het Delta-overleg.

Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie

Het Markiezenhof, Postbus 193

4600 AD BERGEN OP ZOOM

t +31 (0)164 251 859 | f +31 (0)164 255 094

post@rsdelta.eu | www.rsdelta.eu | www.mainportdelta.eu