

Vergaderjaar 2009–2010

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 20

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 januari 2010

In het Algemeen Overleg met uw Kamer over de zeehavens, gehouden op 22 september 2009 (Kamerstuk 29 862, nr. 19), hebben wij u toegezegd in een brief in te gaan op zes vragen. Hieronder treft u onze antwoorden.

1

Wat zijn de gevolgen van de economische crisis voor de fasering van de Tweede Maasvlakte en wat is het risico van contractbreuk? (mw. Roefs)

De Tweede Maasvlakte wordt gefaseerd en afhankelijk van het tempo waarin klanten voor haventerreinen zich aandienen, aangelegd. De eerste fase van aanleg betreft ongeveer 700 hectare grond. Het Havenbedrijf heeft reeds drie klanten gecontracteerd voor ongeveer 40% van de totale oppervlakte van het uitgeefbaar terrein. Recent hebben enkele containerbedrijven voor de eerste fase van de aanleg nogmaals bevestigd de terminals conform de afspraken in de contracten in gebruik te willen nemen. Het ingroeitempo van de containerterminals zal wel trager verlopen. De nu lopende werkzaamheden zijn daarop gebaseerd en gaan onverkort door. Vooralnog zijn er geen aanwijzingen dat de financiële problemen van Dubai World een weerslag zullen hebben op haar dochter DP World, en ook niet op de investeringen van het brede consortium Rotterdam World Gateway waarvan DP World deel uitmaakt (voor 30%). Voor de chemie- en industriesector lopen momenteel de oriënterende gesprekken. Fase 2 van de aanleg vindt pas plaats nadat fase 1 is afgerond en indien er markt vraag is. Het ligt voor de hand dat het Havenbedrijf op dat moment in het tempo van uitgifte van nieuwe terreinen een goede balans kiest tussen de bestaande terminals (benutten bestaande capaciteit) en nieuwe klanten (benutten resterende ruimte Tweede Maasvlakte). Deze beslissing zal tussen 2012–2015 plaatsvinden. Het uitgiftetempo van de terreinen op de Tweede Maasvlakte zit binnen de aannames van het bestemmingsplan. Voor de lange termijn verwacht het Havenbedrijf dat de Tweede Maasvlakte vóór 2040 volledig is uitgegeven.

Op welke wijze wordt de motie Poppe uitgevoerd, waarbij wordt ingegaan op de situatie in Griekenland en op vier uitzonderingen waarvoor een afgifteplicht wel zou mogen gelden, en op de 100% indirecte financiering in Zweden? (dhr. Roemer)

Tijdens het Nota-overleg van 20 april 2009 heeft de Kamer de motie aangenomen van de heer Poppe (Kamerstuk 2008–2009, 30 872, nr. 34), waarin hij de regering verzoekt in het Landelijk Afvalbeheerplan 2009–2021 een verplichte afgifte aan speciaal daartoe ingerichte havenontvangstinstallaties op te nemen van alle ladinggebonden scheepsafval en slops aan boord van een schip dat een Nederlandse haven verlaat met een bestemming buiten de Europese Unie. Met betrekking tot de uitvoering van deze motie heeft mijn collega van VROM u schriftelijk laten weten dat een dergelijke afgifteplicht niet op nationaal niveau kan worden geregeld.

Op grond van de Europese Richtlijn geldt reeds een afgifteplicht in Europese havens voor (ladinggebonden) scheepsafval en bepaalde ladingresiduen (slops). Alleen op de afgifteplicht van scheepsafval geldt een uitzondering, indien sprake is van voldoende opslagcapaciteit aan boord tot de volgende haven en een geschikte havenontvangstvoorziening in de volgende aanloophaven. De richtlijn betreft op deze punten volledige harmonisatie en laat om die reden geen ruimte voor verdergaande maatregelen.

Tijdens het Algemeen Overleg van 22 september heeft de heer Roemer een viertal punten genoemd uit de Europese Richtlijn, waarvan Griekenland gebruik maakt voor de invoering van een afgifteplicht. Nederland zou hiervan ook gebruik kunnen maken. De punten van de heer Roemer zijn als volgt:

- 1 Een afgifteplicht kan volgens de richtlijn worden opgelegd op het moment dat de volgende haven nog niet bekend is, in afwachting van orders. Dan valt het schip binnen de Europese regels en kan de plicht opgelegd worden.
- 2 De afgifteplicht kan ook worden opgelegd als de volgende haven niet beschikt over installaties voor opvang van het vuil.
- 3 Een derde uitzondering die in de richtlijn wordt genoemd, is de situatie waarin de havendirectie een vermoeden heeft dat ongecontroleerde lozing zou kunnen plaatsvinden.
- 4 Schepen, waarvan de volgende haven van bestemming buiten Europa is, vallen niet onder de toepassing van de Europese richtlijn.

Nederland heeft voornoemde afgifteplicht en de uitzondering daarop geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. Dit betekent dat ook in Nederland een afgifteplicht geldt in de onder punten 1, 2 en 3 genoemde situaties. De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op de naleving van de afgifteplichten en lozingsvoorschriften en houdt het schip aan indien deze de afgifteplicht en de lozingsvoorschriften dreigt niet na te leven.

Voor zover de heer Roemer met zijn vierde punt beoogt te zeggen dat de uitzondering op de afgifteplicht niet geldt als de volgende haven buiten Europa ligt, deel ik dit punt niet. Weliswaar bevat de richtlijn verplichtingen die van toepassing zijn op schepen en havens in Europa, maar dit laat onverlet dat voor de uitzondering op de afgifteplicht (artikel 7 lid 2) de ligging van de volgende aanloophaven (in of buiten Europa) niet ter zake doet. In dit artikellid wordt gesproken van «volgende aanloophaven», zonder dat daarbij onderscheid wordt gemaakt tussen havens in en havens buiten Europa. Dat betekent dat schepen die voldoende opslagcapaciteit hebben en waarbij sprake is van voldoende havenontvangstvoor-

zeningen in de volgende haven, op grond van de richtlijn het recht hebben af te zien van afgifte van hun scheepsafval, ongeacht of de volgende aanloophaven binnen of buiten Europa ligt.

Ik heb geen aanwijzingen dat Griekenland strengere maatregelen ten aanzien van de afgifteplicht heeft dan de richtlijn, maar ben nog in afwachting van nadere informatie over de Griekse regelgeving op dit punt. Indien deze regelgeving anders blijkt te zijn dan de Europese regelgeving op dit punt, dan zal ik u daarover informeren.

Tot slot zal ik nog ingaan op de vraag van de heer Roemer naar het Zweedse indirecte financieringssysteem. Zweden heeft een systeem van 100% indirecte financiering, waarbij schepen onbeperkt scheepsafval kunnen afgeven tegen een vast tarief (de zogenaamde indirecte heffing). Elke Zweedse haven bepaalt zelf de hoogte van de indirecte heffing en deze heffing geldt dan voor elk schip (ongeacht de grootte). Dit systeem van 100% indirecte financiering is tot op heden niet door Zweden geëvalueerd. Bij dit systeem bestaat een risico van afvaltoerisme, waardoor het kan leiden tot hoge kosten voor de Zweedse havens. In mijn brief 29 juni jongstleden (Kamerstuk 2008–2009, 29 862, nr. 16) heb ik aangegeven dat ik ten aanzien van de indirecte financiering de Europese ontwikkelingen op dit terrein afwacht, een lijn waarmee uw Kamer tijdens het Algemeen Overleg op 26 september 2007 heeft ingestemd.

3

In hoeverre wordt bij ankerplaatsen gebruik gemaakt van de tenderservice om scheepsafval af te geven, en in hoeverre wordt er toch gedumpt? (mw. Roefs)

Conform mijn toezegging heb ik laten nagaan hoe het gesteld is met het dumpen van scheepsafval in zee vanaf de ankerplaatsen voor de Nederlandse kust. Om inzicht te krijgen of er wel een probleem is, is vanuit het Kustwachtcentrum in november 2009 een quick scan uitgevoerd op de schepen die voor anker liggen langs de Nederlandse kust. Daaruit blijkt:

1. van de 45 ankerliggers liggen er maar drie langer dan een maand;
2. 31 schepen liggen er korter dan een maand;
3. van de resterende 11 schepen is de verblijftijd niet direct af te leiden uit de informatiesystemen;
4. vanuit het reguliere luchttoezicht door de Kustwacht op de ankerplaatsen is geen schip betrap op het overboord zetten van huisvuil.

Bovenstaande informatie geeft niet direct aanleiding te veronderstellen dat er een probleem is. Toch menen we dat nog nader en gericht onderzoek nodig is naar het gedrag van schepen die voor anker liggen en de risico's die daarbij aanwezig zijn. Dit onderzoek zal zich naast milieuaspecten ook richten op veiligheid van de schepen. In overleg met Rijkswaterstaat zal de Kustwacht dit uitvoeren. Ik zal u hierover informeren als de resultaten in 2010 beschikbaar komen.

4

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de voordelen van een gejuridiseerde Verkeersonderneming en de mogelijkheden om deze voordelen maximaal te bereiken zonder een complex juridisch instrumentarium? (mw. Roefs)

Het onderzoek naar de voordelen van een gejuridiseerde Verkeersonderneming heeft geleid tot het volgende resultaat voor mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. Begin 2010 wordt de Stichting Verkeersonderneming opgericht, waarin Havenbedrijf Rotterdam, gemeente en stadsregio Rotterdam samenwerken om een mobiliteitsmanagementprogramma te realiseren teneinde de haven bereikbaar te maken en te houden. Deze stichting is opgericht om zelf opdrachtgever te zijn en

andere rechtshandelingen mogelijk te maken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt geen deel uit van de Raad van Toezicht van deze stichting. Dit is conform het stichtingenkader van het ministerie van Financiën.

Het verkeersmanagementprogramma wordt samen met de regionale partners (Rijkswaterstaat Zuid-Holland, Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Rotterdam en Stadsregio Rotterdam) opgesteld. De financiering en de uitvoering van dit programma wordt door de regionale partners zelf verzorgd, danwel één van de partners regelt de uitvoering voor verschillende partners, waarbij onderling de financiën worden verrekend. De Verkeersonderneming zorgt voor de samenhang tussen de verkeersmanagementprojecten van de regionale partners en het mobiliteitsmanagementprogramma.

5

Waar wil de staatssecretaris naar toe met walstroom, hoe wil zij tot een verdere verbetering komen en wat gaat zij hiervoor doen? (dhr. Roemer);

De aanleg van walstroomvoorzieningen is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de havenbeheerder. In mijn brief van 14 april 2009, (Kamerstuk 2008–2009, 29 862, nr. 12), ben ik ingegaan op de initiatieven die door de sector worden opgepakt en de problemen die spelen. Na een aantal haalbaarheidsonderzoeken is vast komen te staan dat het niet rendabel is om walstroom havenbreed aan te bieden. Alleen als er sprake is van een vaste lijnverbinding op vaste terminals, is het milieu-economisch interessant (in termen van vermeden ton uitstoot per geïnvesteerde euro) om schepen én kade in te richten voor walstroomgebruik. De aanleg van walstroom gaat met grote investeringen gepaard en het is lastig om tot een gunstige kosten-baten verhouding te komen.

Uiteraard zorg ik voor goede randvoorwaarden. Zo heb ik via de International Association for Ports and Harbours (IAPH) meegewerkt aan de totstandkoming in de International Organization for Standardization (ISO) van een internationale standaard voor de aanleg van walstroom.

Bij de in 2010 verwachte herziening van de Europese richtlijn energiebelasting (2003/96/EG) zal ik mij sterk maken voor opname van een belastingvrijstelling op walstroom in de herziene richtlijn.

6

Wat is het eindplaatje van havensamenwerking, en op welke termijn zijn de regionale zeehavens aangesloten bij de nationale Havenalliantie? (Koppejan);

De Havenalliantie is de gezamenlijke invulling door het Rijk en de havenbedrijven van de ambities zoals we die hebben vastgesteld in Randstad2040. In dat kader hebben we in september 2008 een gezamenlijke visie neergelegd:

«Een verdergaande stap van samenwerking tussen de Nederlandse zeehavens zou mogelijk vorm kunnen krijgen via verzelfstandiging en vervolgens wederzijdse participatie tot een nationale havenholding. Hierin kunnen de zeehavenautoriteiten op een niet-vrijblijvende, zakelijke en risicodragende wijze vorm geven aan een gezamenlijke regie. Deze regie kan zich richten op een voor de samenleving relevant perspectief van een maximale meerwaarde-realisatie bij een minimaal beslag op ruimte en publieke middelen en een optimale benutting van de infrastructurele capaciteit.» (Structuurvisie Randstad 2040, Kamerstuk 2007–2008, 31 089, nr. 21, blz. 91)

Alvorens de volgende stappen in dit proces te kunnen zetten, is gedegen kennis nodig van de goederenstromen die op ons afkomen, van de mogelijkheden voor samenwerking en specialisatie, en van de gevolgen daarvoor voor ruimte en achterlandinfrastructuur. In het kader van de havenalliantie worden die drie onderzoeken opgezet en uitgevoerd. Die geven uitwerking aan de kabinetsvisie die is neergelegd in de recente *Economische visie op de langetermijnontwikkeling van Mainport Rotterdam* (Kamerstuk 2008–2009, 24 691, nr. 101). Met behulp van die kennis kan gericht worden ingezet op de meest kansrijke en maatschappelijk gezien meest nuttige vormen van samenwerking en specialisatie.

Het eindbeeld ligt nog niet vast, maar wel het einddoel van het rijk: sturen op een efficiënt beslag op ruimte en publieke middelen en een optimale benutting van de infrastructurele capaciteit.

Het is niet passend, en ons inziens contraproductief, als het Rijk eenzijdig een eindbeeld neerzet en oplegt. Dat staat niet alleen haaks op het idee van samenwerking, maar kan ook haaks staan op marktkeuzes. Het rijk heeft nu eenmaal niet de gedetailleerde marktkennis die nodig is om het eindresultaat van samenwerking en specialisatie te bepalen.

In de havenalliantie namen al vertegenwoordigers van Verkeer en Waterstaat, VROM en EZ en van de beide havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam deel, inmiddels zijn Zeeland Seaports en Groningen Seaports aangesloten op de Havenalliantie.

Het perspectief op grensoverschrijdende samenwerking met Vlaanderen wordt op twee verschillende niveaus uitgewerkt. De betrokken decentrale overheden en havens uit Vlaanderen en Zuidwest-Nederland voeren zelf overleg in het kader van de Rijn-Schelde Delta. Voor het rijk is deze samenwerking onderdeel van de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam (VAR).

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa