

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
14 juni 2007	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGTL/07.007443	29862-6
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doen wij u toekomen de antwoorden op de vragen naar aanleiding van de voortgangsnota over de beleidsacties uit de Nota Zeehavens: ankers van de economie.

1. Wat voor initiatieven worden er door of met de verschillende havens ondernomen op het gebied van walstroom?
1. Op het gebied van walstroom dient onderscheid te worden gemaakt in voorzieningen voor de binnenvaart en voor de zeevaart.  
Het gebruik van walstroom is in binnenvaarthavens verder ontwikkeld dan in zeehavens. De aanleg, aansluitmogelijkheden, spanningtype en frequentie zijn voor binnenschepen minder gecompliceerd dan voor de met veel grotere schepen varende zeevaart en de verminderde emissie komt direct ten goede aan een betere luchtkwaliteit in de binnensteden.  
Bij walstroom voor zeeschepen ligt de zaak gecompliceerder.  
Het geschikt maken van zowel schip (aansluitpunt) als wal (voorzieningen in de haven) vraagt flinke investeringen. Dit kan voor reders problematisch zijn, met name omdat tegenover de investeringen geen opbrengsten staan. Daar komt bij dat in de aanloophavens niet altijd walstroom beschikbaar is. Voor de havens geldt als nadeel dat de installatie geschikt moet worden gemaakt om schepen met verschillend voltage en frequentie te kunnen bedienen terwijl ook voldoende bewegingsvrijheid voor laden en lossen op de kade moet blijven bestaan. Daarnaast moet bedacht worden dat de grotere zeeschepen zeer veel vermogen vragen, hetgeen voeding vanuit het elektriciteitsnet niet eenvoudig maakt.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

Zo gebruiken de grootste containerschepen in de havens 7 Megawatt, hetgeen vergelijkbaar is met de hoeveelheid vermogen die nodig is voor 5000 huishoudens.

Toch zijn er gevallen waarbij walstroom voor zeeschepen een oplossing kan bieden. Dit is bijvoorbeeld het geval in Los Angeles waar de luchtkwaliteitsproblemen groot zijn. De zeescheepvaart van en naar Los Angeles bestaat voor een groot gedeelte uit lijnvaartschepen die frequent de haven aandoen. De investering in aanpassing van schip en kade is in dit speciale geval rendabel.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft onderzoek gedaan naar het gebruik van walstroom op de Euromax-terminal (containers). Uit de kosten-batenanalyse blijkt dat met een investering van tientallen miljoenen slechts een minuscule verbetering optreedt van de luchtkwaliteit in de nabijgelegen bewoonde gebieden (m.n. Hoek van Holland). Eenzelfde conclusie wordt getrokken in een haalbaarheidsstudie naar het aanbieden van walstroom voor cruiseschepen (ca. 30 per jaar). Binnenkort start het Havenbedrijf Rotterdam een onderzoek naar walstroom voor ferryschepen; verwacht wordt dat de kosten/batenverhouding hier gunstiger zal uitpakken. Het onderzoek zal nog dit jaar van start gaan.

Ook het Havenbedrijf Amsterdam onderzoekt de mogelijkheden van toepassing van walstroom. In Amsterdam concentreert men zich vooral op toepassing voor de binnenvaart en worden de mogelijkheden onderzocht om de ca. 100 bezoekende cruiseschepen tijdens de kadeperiode van walstroom te voorzien. Behalve luchtkwaliteitsvoordelen wordt hier ook de verminderde geluidsoverlast in de afweging meegenomen.

Vanuit de Haven van IJmuiden wordt een ferry-dienst naar Groot Brittannië onderhouden. De hoge frequentie van havenaanlopen en het beperkt aantal schepen hebben ertoe geleid dat met name hier de mogelijkheden van aanleg van walstroomvoorzieningen worden bestudeerd.

Voor de kleinere Nederlandse zeehavens geldt dat walstroom reeds veel toepassing kent voor de binnenvaart en de visserij. Deze toepassing is echter meer gericht op de vermindering van geluidsoverlast voor de perioden dat schepen in de haven wachten om geladen of gelost te worden. Hoewel hier geen luchtkwaliteitsproblemen worden geconstateerd, en de luchtsamenstelling de binnen Europa geldende normen niet overschrijdt, is ook hier sprake van emissiereductie.

2. Welke maatregelen neemt u om walstroom te stimuleren?
  
2. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat speelt met name een rol bij het stimuleren en monitoren van initiatieven en projecten die in Rotterdam Rijnmond worden uitgevoerd. Binnen de overlegstructuur van ROM-Rijnmond (Ruimtelijke Ordening en Milieu) wordt door alle participerende partijen goed samengewerkt aan de ontwikkeling en uitvoering van het maatregelenpakket voor de regio Rijnmond. Ook participeert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de

commissie Milieu van de Nationale Havenraad, waar een uitwisseling van ideeën en ervaringen tussen havenbedrijven, havenbedrijfsleven en overheid plaatsvindt onder andere op het terrein van luchtkwaliteit.

Meer specifiek wordt het gebruik van walstroom op de volgende wijze gestimuleerd:

#### Internationale Standaardisatie

Een struikelblok bij het gebruik van walstroom is het gebrek aan standaardisatie van stroomaansluitingen in de haven en op zeeschepen. Mijn voorganger, mevrouw Peijs, heeft de Kamer (Motie Van Gent, TK 30300XII-26) hierover reeds geïnformeerd. Naar aanleiding hiervan heeft Nederland bij de International Maritime Organization (IMO) er op aangedrongen te werken aan een standaardisatie op dit gebied, zodat in de toekomst het gebruik van walstroom aantrekkelijker kan worden. De IMO heeft aan de International Organization for Standardisation (ISO) gevraagd een voorstel voor standaardisatie uit te werken. De ISO heeft toegezegd in 2008 een voorstel aan de IMO voor te leggen. Binnen de IMO zet het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich actief in om deze standaardisatie te bevorderen.

#### Regionale Samenwerking

Het Samenwerkingsverband voor Ruimtelijke Ordening en Milieu: ROM-Rijnmond heeft de ambitie de luchtkwaliteit in Rijnmond te verbeteren in het belang van volksgezondheid, milieu en economie. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat participeert in dit samenwerkingsverband. Het Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit Rijnmond integreert alle lopende plannen op het gebied van verbetering van luchtkwaliteit in de regio onder de afkorting RAP en bevat een uitgebreid pakket aan kosteneffectieve maatregelen om de luchtkwaliteit tot en met 2010 te verbeteren. Onderzoek naar en aanleg van walstroomvoorzieningen voor zowel zeevaart als binnenvaart maken deel uit van dit programma.

#### Innovatieprogramma Duurzame Zeehavens

Om de groeiende goederenstroom te kunnen blijven verwerken ontwikkelt V&W een visie op duurzame zeehavens met o.a. als uitwerking daarvan een programma waarmee wordt beoogd gericht te investeren in kansrijke innovatiethema's in en rond de Nederlandse zeehavens.

Het Innovatieprogramma Zeehavens biedt daarbij de mogelijkheid om, door middel van innovatieve projecten die een positieve uitwerking hebben op de luchtkwaliteit, de havenontwikkeling te ondersteunen. Innovatieve ideeën onder andere op het gebied van standaardisatie of flexibele aansluiting van walstroom kunnen door dit innovatieprogramma ondersteund worden. In overleg met de Nederlands Havenraad wordt bezien langs welke weg het Rijk deze initiatieven (financieel) kan ondersteunen.

3. Kunt u een appreciatie geven van het feit dat een beperkt aantal containerbedrijven op de internationale markt aanwezig is?
3. De consolidatie van containerbedrijven -rederijen en stuwadoors- is een al langer spelende internationale ontwikkeling die wordt gedreven door de wens van bedrijven om door schaalvergroting efficiënter te kunnen opereren. Het is de taak van de overheden om te zorgen dat de concentraties niet leiden tot machtsmonopolies die bepaalde deelmarkten kunnen gaan dicteren. Daarvoor bestaan de Europese en nationale mededingingswetgeving. De meeste fusies en overnames op dit gebied worden, gezien hun omvang en hun vaak grensoverschrijdende karakter, niet door de NMa maar door de Europese Commissie beoordeeld op hun gevolgen voor de relevante markt.
4. Bent u bereid om de aanleg van een tweede zeesluis bij IJmuiden op te nemen in de verkenningsfase van het MIRT? Zo ja, onder welke voorwaarden? Zo neen, waarom niet?
4. Allereerst dient vastgesteld te worden of de recent geconstateerde ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied een significant ander beeld van de problematiek rond de zeetoegang ten gevolge hebben dan ten tijde van het vaststellen van het (negatief) standpunt Zeepoort IJmond eind 2005<sup>1</sup>. Ik heb daarom het Centraal Planbureau gevraagd een tussentijdse visie te bepalen op de invloed van de geconstateerde ontwikkelingen in de vervoerstromen op het tijdstip van optreden van een zodanig knelpunt dat een oplossing, eerder dan tot nu toe aangenomen, noodzakelijk en maatschappelijk verantwoord wordt. Ik zal mij mede op basis van de uitkomsten van het CPB beraden over de dan te nemen (procedurele) vervolgstappen e.e.a. in lijn met de motie Van Oudenallen<sup>2</sup>. Naar verwachting zal de tussentijdse visie medio juni gereed zijn. Ik zal nog voor het zomerreces met de regio in overleg treden naar aanleiding van de visie van het CPB. Daarna zal ik dan besluiten al dan niet een nadere procedure te starten ten behoeve van een oplossing inzake de problematiek rond de zeetoegang IJmuiden.
- 4a. Kunt u aangeven of de doorvaartdiepte van het Noordzeekanaal voldoende is? Zo ja, waar baseert u dat op? Zo neen, welke maatregelen gaat u nemen om dit te verbeteren?
- 4a. De ontwerpdiepte van het Noordzeekanaal ligt op –15,5 meter N.A.P. Deze diepte is gerelateerd aan de verkeerstunnels in het Noordzeekanaal en de drempeldiepte van de grote zeesluis in IJmuiden. De diepte van de verkeerstunnels vormt een natuurlijke ondergrens van het kanaal. Eind 2008 zal na afronding van de desbetreffende baggerwerkzaamheden het Noordzeekanaal weer op ontwerpdiepte zijn gebracht.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 30 300 A, nr. 17

<sup>2</sup> Kamerstuk Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 30 800, nr. 42

5. Welke initiatieven zijn de afgelopen periode genomen ter vermindering van de administratieve lasten?
5. In de voortgangsnota over de uitvoering van de acties uit de Nota Zeehavens, heb ik verslag gedaan van de voortgang in het stroomlijnen van overheidsinterventies in zeehavens. Belangrijkste doel van deze stroomlijning is het verminderen van de administratieve lasten. Ook de afgelopen periode zijn door betrokken partijen, overheid en bedrijfsleven, op verschillende niveaus, initiatieven ondernomen ter vermindering van de administratieve lasten. Het belangrijkste initiatief is het door de Inspectie Verkeer en Waterstaat inrichten van een frontoffice vervoer over water in alle zeehavens. Dit initiatief valt binnen het Project Eenduidig Toezicht en betreft een concrete verbeterslag van de uitvoering van het toezicht door de overheid in de zeehavens. Het frontoffice vervoer over water wordt in nauwe samenhang met de Douane ontwikkeld en is in het bijzonder gericht op de vermindering van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Dit initiatief is de materiële invulling van het project Stroomlijning Overheidsinterventies zeehavens. Ook de beleidsbrief Logistiek en supply chains<sup>3</sup> draagt op specifieke onderdelen bij aan de lasten vermindering. Daarnaast verwijs ik naar de Task force Keten Herinrichting, een initiatief van VNO/NCW en Economische Zaken, gericht op de optimalisatie van de gegevensuitwisseling tussen bedrijven en overheidsinstellingen. In dit kader wordt de haalbaarheid onderzocht van een specifiek op het containervervoer gerichte casus in de haven van Rotterdam. Tot slot wil ik u wijzen op het actieprogramma Maatschappelijke Sectoren & ICT waarbinnen, via het project Multimodaal Ketenplatform, nader vorm wordt gegeven aan de verbreding en optimalisatie van het "elektronisch havenloket".
6. Kunt u aangeven of, op het gebied van de douane, de maatstaven voor inspecties en borgstellingen in alle havens in Nederland hetzelfde zijn? Zo neen, kunt u dan per haven aangeven of de administratieve lastendruk boven of onder het gemiddelde valt?
6. Ja, op het gebied van de douane zijn de maatstaven voor inspecties en borgstellingen in alle havens in Nederland hetzelfde.
7. Hoe gaat u om met een mogelijk conflicterende situatie, indien de verzelfstandiging van het Havenbedrijf Rotterdam met het Rijk als aandeelhouder gevolgen heeft voor de verhouding met andere havenbedrijven?
7. Het staatsaandeelhouderschap in het Havenbedrijf Rotterdam is vormgegeven conform het Staatsdeelnemenbeleid. De minister van Financiën is verantwoordelijk voor de private belangen die het Rijk als aandeelhouder heeft. De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de publieke

---

<sup>3</sup> Kamerstuk Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29 644, nr. 69

belangen die in het geding zijn bij het Havenbedrijf Rotterdam. Aangezien de behartiging van die publieke belangen, die vaak spelen ten aanzien van alle zeehavens, organisatorisch en inhoudelijk zijn losgekoppeld van het staatsaandeelhouderschap, voorzie ik geen conflicterende situaties. Dit is nader beargumenteerd in de Contourennota, die mijn voorganger aan de Kamer heeft gestuurd.<sup>4</sup>

8. Is bij u bekend hoe het stadsbestuur van Amsterdam tegenover uw voorkeur voor verzelfstandiging van het Havenbedrijf Amsterdam staat? Zo neen, bent u dan bereid over dit voorstel in overleg te treden met de gemeente Amsterdam?
8. Nee, dat is mij niet bekend. Uiteraard ben ik bereid met het stadsbestuur van Amsterdam nader te overleggen over dit thema. Een eerste stap daarin heb ik gezet door tijdens het Havencongres Amsterdam op 15 maart 2007 op te merken dat in het licht van het zoeken naar financieringsconstructies voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied, meer samenwerking tussen de verschillende havengebieden kan helpen. In dat kader heb ik gezegd dat het geen gek idee is om het Havenbedrijf Amsterdam te verzelfstandigen, en dat ik daar graag over meedenk. Het initiatief zou uit Amsterdam moeten komen – net zoals het initiatief en het besluit tot verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam van de Gemeente Rotterdam kwam. Het Rijk was daar vervolgens bij betrokken, als aandeelhouder en als hoeder van de publieke belangen. Tijdens mijn werkbezoek aan de Amsterdamse haven op 9 mei 2007 heb ik mijn aanbod om mee te denken herhaald.
9. Kunt u een overzicht geven welke pilotprojecten zijn gestart?
9. De pilots waarbij VenW, via de desbetreffende regionale directies van de Rijkswaterstaat, een directe betrokkenheid heeft zijn de pilots die betrekking hebben op de stroomlijning van vergunningverlening ten behoeve van CORUS in de IJmond en de aanlanding van LNG in het Eemsgebied. De ervaringen opgedaan met deze pilots en een vergelijkbare pilot bij de Gasunie moeten gaan leiden tot aanbevelingen voor nationale implementatie van maatregelen ten behoeve van het terugdringen van de vergunningslast voor het bedrijfsleven.
10. Hoe ziet de overlegstructuur eruit?
10. Momenteel bestaan er in ons land diverse overleggen<sup>5</sup> waarin wordt gesproken over het stroomlijnen van overheidsinterventies in de Nederlandse zeehavens. Deze interventies liggen op het brede terrein van de grenscontroles maar hebben ook betrekking op de safety en security in en om de zeehavens. Deze overleggen

---

<sup>4</sup> Kamerstuk Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2004, 24 691, nr. 60

<sup>5</sup> Bijlage 1: Overlegstaalkaart inzake stroomlijnen overheidsinterventies in zeehavens

hebben als gemeenschappelijk doel het terugdringen van de aan inspecties en controles vastzittende toezichtlast voor de bedrijven en voorts het zo effectief en efficiënt mogelijk organiseren van dat toezicht. Resultaat van het stroomlijnen van inspecties en controles door overheidsinstanties zal zijn dat de administratieve lasten van dit soort overheidsinterventies in de logistieke keten verder worden beperkt.

11. Hoe verhoudt het Friese streekplan zich met de PKB waddengebied, waarin is aangegeven dat bij eventuele nieuwe uitbreiding van de haven van Harlingen bij voorkeur wordt gekozen voor een binnendijkse uitbreiding?
11. Het streekplan Fryslân sluit zeewaartse havenuitbreiding niet op voorhand uit. Daarbij blijft altijd het afwegingskader gelden van de derde Nota Waddenzee. In de derde Nota Waddenzee staat een concrete beleidsbeslissing waarin zeewaartse havenuitbreiding niet is toegestaan. Vervolgens wordt in een beslissing van wezenlijk belang aangegeven dat wanneer een concreet plan, dat onderbouwd is met onderzoek, leidt tot het inzicht dat een zeewaartse uitbreiding bij Harlingen mogelijk is binnen het afwegingskader van de pkb, het kabinet dit mogelijk zal maken door middel van een partiële herziening van de derde Nota Waddenzee.
12. Kan een nadere uitwerking gegeven worden over de ontwikkelingen rondom de procedures die nog voltooid moeten worden, alvorens begonnen kan worden met de aanleg van de Tweede Maasvlakte? Ligt dit allemaal nog op schema? Zo nee, waarom niet en hoe groot is de mogelijke vertraging?
12. De in 2006 aangekondigde vervolgpcedures en voorbereidingshandelingen zijn inmiddels ter hand genomen.  
De vervolgpcedures zijn gestart conform de planning en verlopen volgens schema. Zo is op 5 april jongstleden een belangrijke mijlpaal behaald toen de MER-aanleg door Verkeer en Waterstaat aanvaardbaar is verklaard, evenals de MER-bestemming door de gemeenteraad van Rotterdam. Dit betekent concreet dat nu de inspraakrondes zijn begonnen ten behoeve van de besluiten om de Tweede Maasvlakte aan te leggen en te gaan gebruiken (onder andere vergunningen en bestemmingsplan).  
Ten aanzien van de natuurcompensatie (het bodembeschermingsgebied) zijn de inspraakrondes afgerond volgens schema. Zoals aan uw Kamer gemeld in de brief bij de Voortgangsrapportage (22 maart 2007), zijn partijen bezig met het beheersen van de risico's en de benutting van versnellingsmogelijkheden.  
Voor verdere informatie verwijs ik u naar de 1<sup>e</sup> voortgangsrapportage Project Mainport Rotterdam en naar de antwoorden op de vragen van Tweede kamerlid de heer De Krom (13 april 2007).

Gezien de hoeveelheid, complexiteit en samenhang tussen de verschillende procedures, zal PMR, conform de toezegging van mijn ambtsvoorganger een

actieve coördinerende rol ten aanzien van alle vervolgbesluiten op de PKB blijven vervullen.

13. Bent u van mening dat de bereikbaarheid van zeehavens voldoende is? Wat zal u in de komende periode ondernemen om de bereikbaarheid van de zeehavens aan de landzijde te verbeteren en te garanderen? Is er naar uw oordeel een noodzaak voor een directe spoorverbinding vanuit Vlissingen richting Antwerpen?

13. Nederland kent vier grote zeehavengebieden: Rotterdam Rijn- en Maasmond, Amsterdam Noordzeekanaalgebied, Zeeland seaports en Groningen seaports. Al deze gebieden zijn via weg, binnenvaart en spoor op het achterland aangesloten. Volgens de normen van de Nota Mobiliteit zijn er enkele belangrijke knelpunten op het wegennetwerk Amsterdam (A4, A9, A10) en Rotterdam (A13). Al deze wegen zijn opgenomen in het MIT 2007, evenals de vergroting van de capaciteit op de A15 – de belangrijkste verkeersader voor de haven van Rotterdam. In het Urgentieprogramma Randstad is een aantal projecten opgenomen die van invloed zijn op de bereikbaarheid van de zeehavens in de Randstad. Over het Urgentieprogramma Randstad zal ik de Kamer voor de zomer een brief sturen. De bereikbaarheid is echter niet alleen afhankelijk van de verbindingen in het beheer van het rijk, maar ook van de regionale en lokale overheden. De bereikbaarheid van de zeehavens is daarom een aandachtspunt in de netwerkaanpak die ik momenteel met de regionale en lokale overheden in de verschillende regio's uitwerk. In mei en in het najaar zal ik met de verschillende kerngebieden bestuurlijke overleggen voeren over de netwerkaanpak in hun specifieke regio.

Om op de lange termijn de bereikbaarheid te garanderen moeten we weten waar we eventueel actie moeten ondernemen. Daarom laat ik momenteel een onderzoek uitvoeren naar de kwaliteit van de landzijdige bereikbaarheid van de mainport Rotterdam (en de mainport Schiphol en de hiermee verbonden greenports). Ik laat onderzoeken of de gebruikers van de mainport Rotterdam specifieke eisen aan de bereikbaarheid stellen die vragen om specifieke oplossingen. Dat kan dan reden zijn om bij de prioritering rekening mee te houden.

Voor de vaarwegen is in de Nota Mobiliteit is een streefbeeld voor het vaarwegennet in 2020 gesteld. De aanpak van de vaarwegen gaat via twee sporen. Ten eerste wordt in de periode 2011-2020 € 900 miljoen geïnvesteerd om het achterstallig onderhoud in te lopen. De hoofdtransportassen, als verbindingssassen tussen de mainports Rotterdam en Amsterdam en het internationale achterland, hebben daarbij prioriteit vanwege hun maatschappelijk-economisch belang. Ten tweede wordt in de periode 2011-2020 ruim € 1 miljard beschikbaar gesteld voor het realiseren van het streefbeeld uit de Nota Mobiliteit.

Voor het spoor zal de ingebruikname van de Betuweroute de bereikbaarheid enorm vergroten. De spoorverbinding tussen Vlissingen en Antwerpen is goed. Deze wordt op dit moment nog verbeterd door het treffen van



geluidsbeperkende maatregelen. De provincie Zeeland doet een haalbaarheidstudie naar een mogelijke aftakking van de Zeeuwse lijn. Ik wacht de resultaten daarvan af.

Tot slot is er regelmatig overleg met de havensector om mee te denken over hun initiatieven om de landzijdige bereikbaarheid van de Nederlandse zeehavens te versterken.

14. Kunt u de stand van zaken aangeven van de uitvoering van de motie Van Oudenallen?
14. Zie antwoord vraag 4.
15. Op welke wijze bent u voornemens de bereikbaarheid vanuit zee van regionale havens zoals Harlingen, Vlissingen en Terneuzen voor schepen te verbeteren en te garanderen? Zijn financiële middelen beschikbaar voor het ontsluiten van de kleinere regionale havens?
15. De bereikbaarheid van Harlingen heb ik eind 2006 verbeterd met het verwijderen van de drempels in de vaarweg Noordzee-Harlingen, waardoor de gehele vaarweg een diepgang van -7,5 meter heeft gekregen. Op dit moment verricht Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland een m.e.r. -studie naar de verruiming van de vaargeul Noordzee-Eemshaven, waarbij een verdere verdieping wordt onderzocht. Deze m.e.r.-studie zal in september 2007 gereed zijn.  
Nederland en Vlaanderen voeren een gezamenlijke verkenning uit naar verbeteringsmogelijkheden van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Hiervoor is in september 2006 een onderzoekstraject gestart. Deze verkenning zal naar verwachting eind 2008 voltooid worden met een politiek besluit over de voorgestelde oplossingsrichting(en).  
Vanuit de reguliere RWS-budgetten zijn financiële middelen beschikbaar voor beheer en onderhoud van de maritieme toegang van alle Nederlandse zeehavens. In geval van verdieping van de toeleidende vaargeulen zijn financiële bijdragen mogelijk vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In de MIRT-systematiek geldt: pas als een verkenning is afgerond met positief resultaat, gaat een project over naar de planstudie-fase. Op dat moment wordt besloten over de financiering en fasering van het desbetreffende project.
16. Kunt u bij de ontwikkeling van een visie op duurzame ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens ook aandacht schenken aan de reeds aanwezige biodiversiteit in en rond zeehavens en aan de mogelijkheid deze verder te ontwikkelen, binnen de context van de primaire functie, ten behoeve van economische activiteiten?

16. Uiteraard vormt de biodiversiteit in en rond de zeehavens, en de bescherming daarvan via de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en het netwerk van Natura 2000-gebieden, een belangrijk thema in de visie op duurzame ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens. Op dit moment voert mijn departement een evaluatie uit naar de praktijkervaringen van onder andere de havensector met het werken onder de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). De conclusies van die evaluatie zijn een inbreng in de nationale evaluatie van de VHR, en tegelijkertijd in de visie op duurzame havenontwikkeling. Een van de uitdagingen met betrekking tot biodiversiteit in havens is het vinden van een goede balans tussen het belang van natuurbehoud en de behoefte de zeehavens verder te ontwikkelen om, ten behoeve van de economische ontwikkeling van Nederland, de groeiende transportstromen te kunnen verwerken. Bij de totstandkoming van de visie zal daartoe in overleg met de sector op zoek gegaan worden naar creatieve oplossingen.
17. Met welke middelen wordt door wie, op welke termijn en naar welke waterbodempkwaliteit gestreefd in havens, die in het verleden soms zware vervuiling te verduren hebben gehad?
17. In het verleden hebben havengebieden inderdaad soms zware vervuiling te verduren gehad. Momenteel is door brongerichte maatregelen de kwaliteit van het recente sediment aanzienlijk verbeterd. Hierdoor kan 95% van alle onderhoudsbaggerspecie uit de zeehavengebieden in het mariene milieu worden verspreid of nuttig worden toegepast. Op grond van de Kaderrichtlijn Water worden nog resterende bronnen aangepakt, zodat in de toekomst alle baggerspecie verspreidbaar of toepasbaar is. De maatregelen die hiervoor nodig zijn worden in 2009 vastgelegd in stroomgebiedbeheersplannen. De termijn waarop het water, en hiermee de waterbodem, op orde moet zijn is uiterlijk 2027. Deze maatregelen kunnen ook betrekking hebben op de sanering van historische verontreiniging, voor zover deze verontreiniging in de weg staat aan de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water. De financiering is gebaseerd op het uitgangspunt 'de vervuiler of gebruiker betaalt'. Voor de sanering van waterbodems is de vervuiler meestal lastig traceerbaar. In die gevallen maken Rijk en havenbeheerder een praktische afspraak over de verdeling van de kosten. Deze saneringsmaatregelen, inclusief de financiering, worden opgenomen in de jaarlijkse saneringsprogramma's waterbodem Rijkswateren.
18. Wat is de meerwaarde van de te ontwikkelen visie op duurzame ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens, gezien de vele andere programma's en onderzoeken die lopen op dit gebied?
18. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft in het kader van zijn advies over de borging van de in het geding zijnde nationale belangen in de haven Rotterdam gesprekken gevoerd met de havensector. Daarin heeft de havensector het signaal gegeven een helder duurzaamheidskader te missen waarbinnen de havens zich verder kunnen ontwikkelen. Die ontwikkeling is nodig om de

groeïende goederenstromen te kunnen verwerken en de internationale concurrentiepositie te behouden. Op basis hiervan heeft de Raad het Rijk geadviseerd een heldere visie te vormen op duurzame havenontwikkeling in Nederland. Mijn ambtsvoorganger heeft de Tweede Kamer daarop toegezegd te starten met de opzet voor een "visie op duurzame ontwikkeling van Nederlandse zeehavens, als uitwerking van de in de Nota Zeehavens neergelegde kaders".<sup>6</sup> Deze toezegging past goed in het accent dat het huidige kabinet legt bij de duurzame ontwikkeling van mens, leefomgeving en economie. De visie zal interdepartementaal en in nauw overleg met de belanghebbenden worden opgesteld. De meerwaarde schuilt dan ook in het integrale karakter van de visie en de richting die het de sector zal bieden. Uitgangspunt is om zowel dilemma's als kansen voor duurzaam zeehavenbeleid te verkennen, waarbij vanuit een pragmatische benadering enkele praktijkdossiers zullen worden uitgewerkt. Deze zullen uitmonden in mogelijke ontwikkelings- alsmede oplossingsrichtingen. Ik heb de ambitie de concurrentiepositie van de Nederlandse havens te versterken juist met behulp van oplossingsrichtingen gericht op duurzaamheid.

19. Wordt bij de ontwikkeling van een visie op duurzame ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens ook aandacht besteed aan de grote potentie van zogenaamde groenbuffers voor het verbeteren van de luchtkwaliteit?
19. Binnen de visie Duurzame Zeehavens zal het onderwerp milieu een belangrijke positie innemen. Zowel dilemma's als kansen met betrekking tot luchtkwaliteit zullen aan bod komen. In dit kader kunnen mogelijk ook groenbuffers in de haven aan de orde komen als mogelijkheid om door beplanting schadelijke stoffen af te vangen. Een belangrijke vraag daarbij is hoe de kosten en baten van dergelijke zones in de zeehavens zich verhouden.
20. Welke resultaten heeft de 'task force' zeehaven binnen het Transumo-programma (actie 1.1, bijlage 1) inmiddels bereikt? Welke resultaten worden nog verwacht?
20. Door organisatorische omstandigheden binnen het Transumo Programma is de beoogde Taskforce niet opgericht. De inbreng van de zeehavens in innovatie gericht op de transitie naar duurzame mobiliteit krijgt daarentegen vorm via het innovatieprogramma duurzame zeehavens dat medio 2007 van start zal gaan. De beleidsbrief Logistiek en Supply Chains<sup>7</sup> en het innovatieprogramma Mobiliteit en Water<sup>8</sup> zijn mede richtinggevend voor de inhoud van het innovatieprogramma.

---

<sup>6</sup> Kamerstuk Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 24 691, nr. 71, p. 5.

<sup>7</sup> Kamerstuk Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29 644, nr. 68

<sup>8</sup> Kamerstuk Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29 644, nr. 69

21. Wanneer zullen de verkenningen voor de verzelfstandiging van het Havenbedrijf Amsterdam worden begonnen (actiepunt 1.2 bijlage 1)?
21. Ik zal niet het initiatief nemen tot verkenningen voor de verzelfstandiging van het Havenbedrijf Amsterdam. Het is aan de Gemeente Amsterdam om dergelijke stappen te nemen. Zie voorts het antwoord op vraag 8.
22. Is de visie van het Rijk op de haventarieven van Rotterdam (actiepunt 1.2. bijlage 1) al beschikbaar? Zo neen, wanneer wordt deze verwacht?
22. De visie van het rijk op de haventarieven is nog niet af. Het Rijk geeft er de voorkeur aan dat de marktpartijen - Havenbedrijf en klanten – in eerste instantie zelf een mechanisme vinden om de kans op misbruik van machtspositie zo ver mogelijk te beperken. De marktpartijen zijn in overleg om de jaarlijkse consultatieronde haventarieven, en de daarbij behorende transparantie, in een convenant vast te leggen. Mocht dat convenant het Rijk voldoende vertrouwen geven dat de kans op misbruik van machtspositie in voldoende mate beperkt wordt, dan is er geen noodzaak de haventarieven Rotterdam op enigerlei wijze door het rijk te reguleren. De Kamer zal spoedig na afronding van een convenant hierover geïnformeerd worden. Naar verwachting zal dit in het najaar van 2007 zijn.
23. Zijn er naar uw mening tegenstrijdige belangen bij de implementatie van de vogel- en habitatrictlijn (actiepunt 1.4 bijlage 1)? Zo ja, hoe gaat u met deze verschillende belangen, bijvoorbeeld bij de aanleg van de Westerschelde Container Terminal, om?
23. De Vogel- en Habitatrictlijnen zijn geïmplementeerd via de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en Faunawet. Deze wetten zijn uitgangspunt bij de belangenafweging tussen natuur enerzijds en menselijke activiteiten anderzijds. Er kunnen zich hierbij tegenstrijdige belangen voordoen. Bijvoorbeeld verstoring van broedvogels door geluid- of lichtoverlast. Ook is het denkbaar dat negatieve effecten op habitats voorkomen door verdieping of baggeren. Bij aanlegprojecten in Nederland, zoals de aanleg van de WCT, dient rekening gehouden te worden met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet. Als er kans op significant negatieve effecten is, dient een passende beoordeling te worden gemaakt en dient voor de Natuurbeschermingswet vergunning te worden aangevraagd bij de provincie. Bij die beoordeling spelen de volgende criteria een rol: zijn er alternatieven, is het project van groot openbaar belang, effecten mitigeren dan wel vooraf compenseren. De ervaring leert dat er vrijwel geen projecten zijn die geen doorgang kunnen vinden. Compensatievertraging ontstaat als niet proactief of te makkelijk met de onderbouwing van de vereiste beoordelingen wordt omgesprongen. Het is daarom belangrijk dat tijdig serieus rekening wordt gehouden met de wettelijke vereisten ten aanzien van de natuur.

24. Welke afspraken zijn met de verschillende havens gemaakt over de havenontvangstinstallaties (actiepunten 1.6 bijlage 1)?
24. Met de havens heb ik afgesproken dat zij hun havenafvalplannen en financieringssystemen zullen optimaliseren. Zij hebben hiertoe een plan van aanpak opgesteld. Het gaat hierbij om maatregelen die de afgiftehoeveelheden verruimen of op andere wijze drempelverlagend kunnen werken.
25. Wat is de stand van zaken van het haalbaarheidsonderzoek (actiepunten 2.6 en 2.7, bijlage 2) naar een mogelijk structureel onderzoek naar de wijze van publieke financiering in zeehavens in andere EU-landen? Zijn al (voorlopige) onderzoeksresultaten bekend?
25. De Europese Commissie heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de publieke financiering van zeehavens in de EU. Het eindrapport van dit onderzoek, "Public Financing and Charging Practices of Seaports in the EU", is te vinden op de website van DG TREN<sup>9</sup>. Het onderzoek is een inventarisatie op basis van gegevens die door de havens zijn aangeleverd. De Commissie heeft in dit onderzoek nog geen conclusies geformuleerd, maar zal de resultaten gebruiken bij de totstandkoming van de richtsnoeren staatssteun zeehavens. Ik zal u nader informeren over de resultaten van dit onderzoek wanneer de Commissie de richtsnoeren staatssteun zeehavens publiceert.
26. Heeft de Europese Commissie reeds een goedkeurende beschikking afgegeven in het kader van het notificatietraject (staatssteun)? Zo neen, waarom niet? Wanneer wordt de beschikking verwacht?
26. De Europese Commissie heeft op 24 april 2007 besloten om geen bezwaar te maken tegen de bijdrage van de Nederlandse Staat aan de aanleg en ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte. De Europese Commissie heeft geoordeeld dat zowel voor de rijksbijdrage voor de infrastructuur en de participatie van de Staat in het Havenbedrijf Rotterdam geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun.

Concreet betekent dit dat de gekozen financieringsconstructie bestand is tegen mogelijke klachten van derden over de overheidssteun aan het Havenbedrijf Rotterdam voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Tevens betekent dit geen bezwaar dat het rijk nu formeel aandeelhouder van het Havenbedrijf Rotterdam is en dat het rijk de afspraken over rijksfinanciering voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte kan uitvoeren.

---

9

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/2006\\_06\\_eu\\_seaports\\_study\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/2006_06_eu_seaports_study_en.pdf)

27. Op welke wijze gaat u de in bijlage punt 2.15 genoemde structurele promotie van de zeehavens vormgeven? Met de havens van Rotterdam en Amsterdam gezamenlijk? Wordt ernaar gestreefd de verschillende havens complementair aan elkaar te laten opereren, allen voor de Nederlandse economie?
27. Toenemende internationale concurrentie maakt dat het belang van gezamenlijke promotie van de Nederlandse zeehavens eveneens toeneemt. De havenbedrijven vervullen zelf een voortrekkersrol in de structurele promotie van de diverse zeehavens.  
Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ondersteunt initiatieven waarin de zeehavens gezamenlijk naar buiten treden, zoals de gezamenlijke site 'hollandports.com'. Ook wordt op dit moment bekeken welke bijdrage V&W kan leveren aan een in Nederland te organiseren logistieke topconferentie HollandPorts Forum. Daarnaast wordt tijdens de Nederlandse handelsmissies in het buitenland veel aandacht besteed aan de belangen van de Nederlandse havens en het betrokken bedrijfsleven.  
Commerciële samenwerking tussen Nederlandse zeehavens, waarbij de havens complementair aan elkaar opereren is in eerste instantie een zaak tussen de havens zelf. Verkeer en Waterstaat zal dit echter proberen te bevorderen, omdat dit uiteindelijk ten goede komt aan de economie van Nederland als geheel.
28. Wat zijn op dit moment de concrete oplossingen en beleidsmaatregelen ten aanzien van schadelijke emissies, geluid en veiligheid (actiepunten 2.17 en 2.18, bijlage 2)?
28. Emissies

#### **Convenant Luchtkwaliteit**

Het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en het Rijk bereiden maatregelen voor om de toekomstige overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen als gevolg van de aanleg van de Tweede Maasvlakte weer weg te nemen. De voorgenomen maatregelen bestaan uit schone motoren en snelheidsbeperking in de binnenvaart, dynamisch verkeersmanagement op enkele wegvakken van de A15 / A4 en het plaatsen van schermen langs de A15 / A4. Berekeningen in de door het Havenbedrijf opgestelde milieueffectrapporten laten zien dat daarmee aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 binnen de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 blijven.  
Het is de bedoeling om de uitvoering van de maatregelen te verzekeren in een Convenant Luchtkwaliteit. Deze Overeenkomst tussen Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam is in voorbereiding. Het is de bedoeling het pakket de komende maanden nog verder te verbeteren, onder meer door het aantal schermen langs de A15 /A4 te verminderen.  
Medio april heeft het Milieu en Natuur Planbureau recente cijfers aangeleverd op basis waarvan nieuwe berekeningen worden gemaakt. Naar verwachting zal de overschrijding van de norm lager uitvallen. Daardoor zijn waarschijnlijk minder

schermen nodig. De berekeningen zijn gereed voor juni 2007. In juni 2007 ligt er dan een nieuw Convenant voor ter bespreking met de regio.  
Zie ook het antwoord op vraag 2 met betrekking tot de bredere regionale samenwerking gericht op verbetering van de luchtkwaliteit.

#### **Internationale Standaardisatie**

Zie antwoord op vraag 2.

#### **Walstroom**

Zie antwoord op vraag 1 en 2.

#### **Innovatieprogramma Duurzame Zeehavens**

Om de groeiende goederenstroom te kunnen blijven verwerken ontwikkelt V&W/DGTL een visie op duurzame zeehavens met onder andere als uitwerking daarvan een programmatische aanpak waarmee wordt beoogd gericht te investeren in kansrijke innovatiethema's in en rond de Nederlandse zeehavens. In overleg met de Nederlandse Havenraad worden mogelijkheden onderzocht om, door ondersteuning van innovatieve projecten die een positieve uitwerking hebben op de luchtkwaliteit, de havenontwikkeling te faciliteren.

#### **Overige maatregelen emissies**

1. Nederland werkt aan de aanscherping van internationale normen voor motoren en brandstof in de zeevaart. Dit geschiedt op modiaal niveau (IMO).
2. Verkeer en Waterstaat onderzoekt de juridische mogelijkheden om, samen met de ons omringende landen, de komst van de meest vervuilende schepen naar de Nederlandse havens te ontmoedigen.
3. Verkeer en Waterstaat stimuleert het gebruik van roetfilters bij nieuwe voertuigen, taxi's, bestelwagens en binnenvaartschepen. Lopende subsidieregelingen zijn succesvol, nieuwe regelingen worden voorbereid. Kosten/baten verhouding is bij de binnenvaart nog in onderzoek. Op 18 juni 2007 start een nieuwe Postbus 51 actie over roetfilter-regelingen.
4. Stimulering van energiebesparing in de binnenvaart door programma's als: "Het Nieuwe Varen", analoog aan "het Nieuwe Rijden".
5. Verkeer en Waterstaat heeft samen met VROM en een aantal grotere gemeenten het convenant milieuzones ondertekent. Hierdoor wordt een impuls gegeven aan de aanschaf van schonere voertuigen, investering in roetfilters, verbetering van lokale luchtkwaliteit en verbetering van stedelijke distributie.

#### **Geluid**

De regelgeving met betrekking tot industrielawaai - dit betreft het geluid van inrichtingen, inclusief het geluid van laden en lossen en inclusief het geluid van voertuigen op het terrein van die inrichtingen - is verankerd in de Wet geluidhinder, de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer en de Interimwet stad en milieu. Deze regelgeving wordt door de Nederlandse

zeehavens als buitengewoon gecompliceerd en knellend ervaren. Zowel voor uitbreiding van havengebieden, als voor intensivering van het gebruik van bestaand gebied. Daarnaast is zelfs een zekere tendens naar verdringing van havenactiviteiten door woningbouw waarneembaar. Dit blijkt uit het rapport "Naar passende regelgeving in zeehavens" van de Erasmus Universiteit Rotterdam.

De zeehavens stellen vast dat de regelgeving de aanpak van bronnen van geluidhinder niet stimuleert. Immers, het risico bestaat dat de in de vergunning onder de Wet Milieubeheer vastgelegde geluidsruimte wordt verlaagd wanneer de vergunninghouder investeert in geluidarm produceren. De vergunninghouder kan de door zijn investering vrijgespeelde geluidsruimte in ieder geval niet zonder meer gebruiken voor uitbreiding van de productie of te gelde maken door verkoop van de vrijgespeelde geluidsruimte aan een andere onderneming in hetzelfde industriegebied. De havens in de Nationale Havenraad doen nader onderzoek naar de mogelijkheden van de introductie van een prijsmechanisme in de verdeling van de geluidsruimte.

Daarnaast heeft de Wet geluidhinder betrekking op verkeerslawaaai. Van alle verkeerslawaaai wordt 20% veroorzaakt door het verkeer op rijkswegen en 80% door het verkeer op niet-rikswegen. Het rijk investeert in de aanpak van verkeerslawaaai (geluidschermen langs rijkswegen en spoorwegen). Het geluid van de scheepvaart (hoofdmotor, hulpmotoren, generatoren, ventilatoren) is in dit geheel vrij beperkt. Voor zover schepen aan de wal liggen biedt walstroom maar ten dele een oplossing voor de geluidhinder. Immers, de hoofdmotor is al stilgelegd terwijl de ventilatoren in bedrijf blijven (ofwel op walstroom, dan wel op eigen stroom).

#### Veiligheid

Wat betreft actiepoint 2.17, de bilaterale samenwerking loodsdiensten op de Eems, kan het volgende worden opgemerkt. Het gewenste resultaat is niet binnen de termijn gehaald vanwege de opstelling van het Duitse loodswezen. Al enige jaren is gezocht naar de nadere invulling en operationalisering van een samenwerkingsverband, maar dit was mede afhankelijk van het federale beloadingsbeleid en het daaraan gekoppelde investeringsprogramma. Ondanks de opstelling van de Duitse loodsen, is uiteindelijk in 2006 gekozen voor een voor de samenwerking met Nederland gunstig beloadingsconcept. Verdere invulling van de beoogde samenwerking blijft echter gecompliceerd, mede vanwege het feit dat het Duitse Loodswezen een fors veranderingstraject zal moeten doorlopen dat ook sociale gevolgen met zich mee zal brengen. Inmiddels vindt op hoogambtelijk niveau overleg plaats. Vanwege de verschillende nationale kaders rond de loodsplichtnormering in beide landen wordt gezocht naar pragmatische oplossingsrichtingen die voor beide loodsdiensten profijtelijk moeten zijn.'

Actiepoint 2.18 betreft het wetsvoorstel Markttoezicht registerloodsen. Dit is eind 2006 aan uw kamer aangeboden. Op 23 april 2007 is de Nota naar aanleiding van het verslag toegestuurd. In deze nota wordt uitgebreid ingegaan op de door



de leden van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat gestelde vragen.  
Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik kortheidshalve naar deze nota.  
Op 5 juni heeft uw Kamer voor de wetswijziging gestemd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw. J.C. Huizinga-Heringa