

BIJLAGE 1. Acties volgens planning in 2005 en 2006 afgerond.

Nr.	Actie	Procedure-afspraken	Product, mijlpaal	Gewenst resultaat
1.1.	Inbreng zeehavens in innovatie gericht op de transitie naar duurzame mobiliteit. <i>(Innovatie)</i>	Oprichting 'task force' zeehaven innovatie in Transumo-programma 'Goederenvervoer en logistiek'. Participatie in Innovatieplatform.	Structureel Task Force in 2005	Innovatie bij bedrijven in de zeehavengebieden.
1.2.	Accommoderen van verzelfstandiging zeehavenbeheer <i>(Veilig stellen continuïteit / kwaliteit)</i>	Indien noodzakelijk aanpassing van regelgeving op nautisch-maritiem gebied. Check op borging van de publieke belangen.	Structureel; in Rotterdam gereed in 2004	Slagvaardig en bedrijfsmatig opererend zeehavenbeheer. Borging van publieke belangen via de juiste kaders.
1.3.	Formalisering gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied <i>(Samenwerking internationaal, Marktwerking havendiensten)</i>	Inbedden in de samenwerking in het kader van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium.	Formalisering gereed in 2005	Efficiënter nautisch beheer. Tarifiering van loodsdiensten op de Schelde komt geheel los te staan van die in het Rijn- en Maasmondgebied.
1.4.	Voortgangsrapportage toepassing Vogel- en Habitatrichtlijnen in Nederland <i>(Natuurwaarden)</i>	Verzamelen van knelpunten ten behoeve van de voortgangsrapportage.	Inventarisatie knelpunten in 2005; voortgangsrapportage gereed in 2006	Goede inbreng door Nederland bij de evaluatie van de Vogel- en Habitatrichtlijnen door de Europese Commissie in 2007.
1.5.	Implementatie EU-regelgeving voor beveiliging van zeehavengebieden en van transportketens: <ul style="list-style-type: none"> • ISPS-verordening (incl. ISPS-code) • Richtlijn 'security' zeehavengebieden • Richtlijn transportketens <i>(Level playing field, Veiligheid en beveiliging)</i>	Aanpassen van relevante wet- en regelgeving onder meer in de Havenbeveiligingswet. Uitvoering en handhaving met IVW en zeehavenbeheerders organiseren.	Invoering ISPS-verordening gereed in 2004; richtlijnen 'security' en transportketens in 2005/6	Minimalisering van kansen op terroristische of andere gewelddadige aanslagen door goede beveiliging van zeehaventerreinen en de afwikkeling van goederenstromen. De administratieve lastendruk hiervan is zo laag mogelijk.
1.6.	Implementatie EU-richtlijn Haven- Ontvangst Installaties <i>(Level playing field)</i>	Aanpassen van relevante wet- en regelgeving. Uitvoering en handhaving met RWS, IVW en VROM organiseren.	Wet- en regelgeving gereed in 2004; implementatie in 2005	Adequate installaties voor de verwerking van scheepsafval in de zeehavens. De inzamelingskosten worden verwerkt in de zeehavengelden.
1.7.	Veilig vervoer gevaarlijke stoffen <i>(Veiligheid en beveiliging)</i>	In overleg met betrokkenen randvoorwaarden benoemen. Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.	Benoeming randvoorwaarden gereed in 2005	Bundeling van transportstromen met gevaarlijke stoffen langs veilige vervoersassen. Vermindering van het aantal transporten met gevaarlijke stoffen.
1.8.	Versterking positie zeehavens in het Waddengebied <i>(Natuurwaarden, Level playing field)</i>	Het rijk ontwikkelt de nieuwe PKB Derde Nota Waddenzee.	PKB gereed in 2005	Goede concurrentiepositie van de zeehavens in het Waddengebied in symbiose met de binnen dit gebied geldende (inter-)nationale kaders voor natuurontwikkeling (waaronder de Vogel- en Habitatrichtlijnen).
1.9.	Evaluatie HIP-regeling <i>(Haveninterne infrastructuur)</i>	DGTL voert een onderzoek uit naar de effectiviteit en efficiëntie van de regeling.	Evaluatie gereed in 2005	Inzicht in effectiviteit en efficiëntie van de Regeling Haven Interne Projecten.
1.10.	Regionalisering, differentiatie en marktorientatie bij de loodsdiensten <i>(Marktwerking havendiensten)</i>	Overleg met het loodswezen.	Implementatie uiterlijk in 2006	Marktgerichte loodsdiensten met marktconforme tarifiering.

Innovatie (actie 1.1)

Met het verschijnen in 2006 van de beleidsbrief "logistiek en supply chains", het innovatieprogramma "mobiliteit en water" en de in 2004 verschenen nota "Zeehavens: ankers voor de economie", is een heldere richting gegeven aan

de inbreng van de zeehavens in innovatie gericht op de transitie naar duurzame mobiliteit. In samenhang met initiatieven in sectoren zoals de binnenvaart en zeevaart, wordt gewerkt aan het inrichten van een infrastructuur ten behoeve van een zorgvuldige en effectieve toedeling van Rijksmiddelen aan kansrijke initiatieven uit de sector en bij de havens betrokken kennisinstituten. Een op de zeehavens toegesneden innovatieprogramma zal naar verwachting in 2007 van start kunnen gaan.

Accommoderen verzelfstandiging zeehavenbeheer (actie 1.2)

De verzelfstandiging van het Havenbedrijf Rotterdam per 1 januari 2004 heeft een groot aantal acties opgeleverd. Op 3 mei 2006 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang in het borgen van de nationale belangen. De meeste belangen (continuïteit en kwaliteit van de havenvoorziening; duurzaam ruimtegebruik; nautische veiligheid) kunnen via bestaande regelingen, arrangementen en overleg goed geborgd worden. Alleen ten aanzien van vierde publieke belang, efficiënte marktwerking, kon het rijk nog niet uitsluiten dat nieuwe regelgeving nodig zou zijn. Inmiddels verwacht het rijk dat een combinatie van transparantie van HbR ten aanzien van de haventarieven en een convenant tussen HbR en betrokken brancheorganisaties over de jaarlijkse tariefaanpassingen kan volstaan om misbruik van marktmacht te voorkomen. Begin 2007 zal de Tweede Kamer een visie van het rijk op de haventarieven Rotterdam ontvangen.

Formaliseren gemeenschappelijk nautisch beheer Scheldegebied (actie 1.3)

Er is het afgelopen jaar zeer intensief overleg met Vlaanderen geweest.

In 2005 zijn de in het Memorandum van Overeenstemming van Den Haag gemaakte afspraken geformaliseerd in vier, in december 2005 ondertekende Schelde-verdragen.

Daarmee zijn de afspraken met betrekking tot de verdieping van de Schelde, het gezamenlijk beleid en beheer ten aanzien van respectievelijk infrastructuur en nautisch beheer en de ontkoppeling van de loodsgeldtarieven voor de vaart op Rotterdam en die op Antwerpen verdragsrechtelijk geregeld.

In 2007 vindt het proces van ratificatie plaats. Naar verwachting zijn de verdragen in de loop van 2007 in kracht van werking. Ondertussen wordt voor wat betreft de nautische verdragen – gemeenschappelijk nautisch beheer en ontkoppeling van de loodsgeldtarieven – hard gewerkt aan de implementatie daarvan in nationale wet- en regelgeving.

Ook met betrekking tot de niet verdragsrechtelijk geformuleerde afspraak uit het Memorandum van Overeenstemming van Den Haag om de verdergaande samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten per 1 januari 2009 tot stand te brengen, wordt voortvarend gewerkt. Dit zal in 2006 resulteren in een drietal overeenkomsten met betrekking tot de operationele samenwerking, de tarifiering en de financiering van het samenwerkingsverband. Daarmee ligt ook dit traject op schema.

Vogel- en Habitatrichtlijn (actie 1.4)

V&W heeft het initiatief genomen om een dialoog tussen LNV en de Nationale HavenRaad op gang te brengen over de problemen van havenontwikkeling binnen de grenzen van de Vogel- en Habitatrichtlijn en mogelijke oplossingen daarbij. Mede hierdoor zijn de zeehavens nauwe betrokken bij het implementatieproces van de VHR in de Natura 2000 gebieden. De drukte rond dat implementatieproces heeft ertoe geleid dat de nationale evaluatie van de Habitatrichtlijn is opgeschoven naar 2007. Daarmee is ook de inventarisatie van knelpunten van de VHR voor de zeehavens naar 2007 verdaagd.

Implementatie EU-regelgeving voor beveiliging (actie 1.5)

De eerste fase van een betere beveiliging van de maritieme sector is voltooid. De EU Verordening (725/2004) betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten is per 1 juli 2004 in werking getreden. Momenteel is V&W in samenwerking met de havenautoriteiten druk bezig met de implementatie van de EU Richtlijn betreffende het verhogen van de veiligheid van havens (2005/65/EG). Deze richtlijn vormt een aanvulling op EU verordening 725/2004. De juridische implementatie vindt plaats door middel van een wijziging van de bestaande Havenbeveiligingswet. De belangrijkste acties die onder deze richtlijn vallen zijn het maken van een havenveiligheidsbeoordeling en een havenveiligheidsplan. De richtlijn zal per 15 juni 2007 in werking treden.

Implementatie EU-richtlijn Haven Ontvangst Installaties (actie 1.6)

Op 12 januari 2006 heb ik een brief aan de Kamer verzonden met daarin de voorgenomen beslissing om het percentage indirecte financiering, welke bij de implementatie in 2004 werd vastgesteld op 30%, vooralsnog niet te wijzigen. Eind dit jaar zal de situatie opnieuw worden bekeken. In plaats van te sleutelen aan het percentage, zijn met de havens afspraken gemaakt om het systeem van financiering van afvalinzameling en -verwerking te verbeteren. Daarnaast zal V&W zich in Europees verband inzetten voor verdere harmonisering en optimalisering van de Europese regelgeving in dit verband.

Veilig vervoer gevaarlijke stoffen (actie 1.7)

De nota Vervoer gevaarlijke stoffen is eind 2005 naar de Tweede Kamer gezonden. In deze nota zijn de randvoorwaarden opgenomen, die in overleg met betrokkenen tot stand zijn gekomen. Deze actie is derhalve uitgevoerd.

Versterking positie zeehavens Waddengebied (actie 1.8)

De PKB Waddenzee is in november 2006 in de Tweede Kamer behandeld. De positie van de zeehavens in het Waddengebied is daar goed in verankerd. Als zich bedrijven met concrete investeringsplannen aandienen, zal binnen de grenzen van economie en ecologie de vaargeul naar de havens kunnen worden uitgebaggerd. Ten aanzien van de Eemshaven zijn er dusdanig concrete plannen dat ik opdracht heb gegeven om een milieueffectrapportage te maken om het mogelijk te maken om de haven te bereiken met LNG-tankers en kolenschepen van het Panamax-type.

Evaluatie HIP (actie 1.9)

De evaluatie van de HIP regeling heeft in 2005 plaatsgevonden. De uitkomsten daarvan zijn aan de Kamer aangeboden. Uit de evaluatie blijkt dat de effectiviteit van de HIP II – subsidieregeling – in termen van additionele werkgelegenheid – tegenvalt. Verder blijkt dat de regeling de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten weliswaar heeft bespoedigd, maar dat 9 van de 10 onderzochte projecten ook doorgang hadden gevonden zonder subsidie. Daarom is besloten de HIP – regeling niet te continueren. Deze actie is dus afgerond.

Regionalisering, differentiatie en marktorientatie bij de loodsdiensten (actie 1.10)

Met betrekking tot de regionalisering, differentiatie en marktorientatie bij de loodsdiensten kan de volgende voortgang worden gemeld.

Na besluitvorming in het kabinet in juni 2004 -waarbij concurrentie bij het loodsen van zeeschepen tot 2019 is opgeschort- is, in nauwe samenwerking met de NMa een toezichtarrangement ontworpen. Tezamen met een met het Loodswezen ontwikkeld 'kostoerekeningsmodel, vormde dit het hart van de concept wijzigingswetgeving van de Loodsenwet. Op advies van de Nationale Havenraad zal de overgang van de huidige *scheefgegroeide* tarieven naar meer kostenconforme tarieven geleidelijk plaatsvinden door vooralsnog binnen de *huidige* tariefstructuur jaarlijkse aanpassingen door te voeren.

Bijlage 2 Acties gereed na 2006

Beleidsacties marktwerking verbeteren

Nr.	Actie	Procedure-afspraken	Product, mijlpaal	Gewenst resultaat
2.1.	Afstemming van efficiënte en effectieve grenscontroles door overheidsdiensten (douane, fytosanitaire en veterinaire inspecties, gevaarlijke stoffen) (<i>Stroomlijnen Overheidsinterventies, Reductie Administratieve Lasten</i>)	NHR continueert de met DGTL in het Project Stroomlijning Overheidsinterventies opgebouwde overlegstructuur.	Structureel	Overheidsdiensten hebben hun procedures bij grenscontroles zoveel mogelijk op elkaar afgestemd en hinderen het logistieke proces zo min mogelijk. Nieuwe technologische mogelijkheden (o.a. ICT) zijn daarbij benut en administratieve lasten beperkt.
2.2.	Informatievoorziening bedrijfsleven ten aanzien van grenscontroles (<i>Stroomlijnen Overheidsinterventies, Reductie Administratieve Lasten, Innovatie</i>)	NHR en DGTL ontwikkelen en onderhouden een structuur waarin bedrijven effectief en efficiënt geïnformeerd worden.	Structureel Structuur gereed in 2005	Overheidsdiensten informeren bedrijven over de voor grenscontroles vereiste informatie uit hoofde van bestaande en nieuwe (EU-) regelgeving. Daarbij worden nieuwe technologische mogelijkheden (o.a. ICT) benut. Het in ontwikkeling zijnde Veterinair Informatie Systeem 'Oppidum' heeft in deze een voorbeeldfunctie.
2.3.	Elektronisch Overheidsloket (<i>Stroomlijnen Overheidsinterventies, Reductie Administratieve Lasten, Innovatie</i>)	DGTL coördineert en stimuleert de totstandkoming en nationale toepassing van een elektronisch Overheidsloket.	Structuur gereed in 2005	Geïntegreerde elektronische gegevensuitwisseling van bedrijfsleven aan overheidsdiensten ten behoeve van onder meer efficiënte en effectieve grenscontroles (douane, fytosanitaire en veterinaire inspecties, gevaarlijke stoffen).
2.4.	Integratie communicatiesystemen modaliteiten en zeehavens (<i>Stroomlijnen Overheidsinterventies, Innovatie</i>)	Verbreding van het elektronische Overheidsloket door koppeling van systemen bij andere modaliteiten.	Gereed in 2010	Efficiënte en effectieve gegevensuitwisseling ten dienste van de efficiëntie van (nieuwe) logistieke netwerken.
2.5.	Douaneprocedures Short Sea gelijkwaardig aan wegvervoer (<i>Stroomlijnen Overheidsinterventies, Reductie Administratieve Lasten, Innovatie</i>)	Discussie met EU-lidstaten voeren over de mogelijkheden. Nederland zet dit tijdens zijn EU-voorzitterschap op de agenda.	Discussie in EU-voorzitterschap in 2004 EU-richtlijn in 2005 Implementatie in 2006	Goederenstromen die met short sea worden aan- en afgevoerd douanetechnisch net zo afhandelen als stromen via internationaal wegvervoer. Koppeling met Elektronisch Overheidsloket. Vermindering administratieve lastendruk.
2.6.	Richtsnoer EU publieke financiering in zeehavens (<i>Transparantie staatssteun</i>)	Nederland dringt in EU-verband aan op de noodzaak van een richtsnoer.	Structureel Streefdatum 2008	Heldere boekhoudkundige scheiding tussen zeehavenbeheer en verantwoordelijke overheden. Verbod op exploitatiesubsidies aan zeehavenbeheerders. Heldere definiëring van basisinfrastructuur ten behoeve van zeehavens. Publieke financiering alleen voor deze basisinfrastructuur. Marktconforme tarifiering van havengelden en grondprijzen.
2.7.	Onderzoek naar de wijze van publieke financiering in zeehavens in andere EU-landen. (<i>Transparantie staatssteun</i>)	DGTL onderzoekt de haalbaarheid van een onderzoek en tracht de Europese Commissie bereid te vinden tot structurele monitoring.	Haalbaarheid vaststellen in 2005; onderzoek gereed in 2006	Transparantie in publieke financiering van infrastructuur ten behoeve van zeehavens en uiteindelijk toezicht op uitvoering van de richtsnoer door de Europese Commissie.

2.8.	Verbetering ondernemingsklimaat in zeehavengebieden <i>(Vestigingsklimaat)</i>	Uitvoeren beleidsacties uit de Industriebrief in zeehavengebieden. Overheidsbeleid met betrekking tot innovatie, fiscaliteit, level playing field, arbeidsmarkt en kennis richten op de kansen en bedreigingen van sectoren in industrie en dienstverlening. Geen specifiek beleid voor zeehavengebieden.	Structureel Industriebrief gereed in 2004	Goed ondernemingsklimaat in de zeehavengebieden, waarin zich vestigende (startende) ondernemingen tot bloei kunnen komen.
2.9.	Verbetering vestigingsklimaat in zeehavengebieden <i>(Vestigingsklimaat)</i>	Met mede-overheden goede bestuurlijke samenwerking tot stand brengen langs de lijnen van de beleidsnotitie Pieken in de Delta en de daarin geformuleerde Gebiedsgerichte Economische Perspectieven. Geen specifiek beleid voor zeehavengebieden.	Structureel	Aantrekkelijk vestigingsklimaat onder meer in de zeehavengebieden resulterend in het behoud van bestaande en de vestiging van nieuwe industriële en dienstverlenende bedrijven aldaar.
2.10.	Meer samenwerking door zeehavenbeheerders bij: <ul style="list-style-type: none"> • Nautische verkeersbegeleiding • Veiligheidsinspecties • Milieu-inspecties • Toepassing EU-richtlijn havenbeveiliging <i>(Samenwerking nationaal)</i>	V&W regisseert de samenwerking tussen partijen.	Structureel	Efficiënte, effectieve en (nationaal) eenduidige uitvoering van publieke verantwoordelijkheden.
2.11.	Samenwerking Nederland-Vlaanderen voor zeehavenbeleid <i>(Samenwerking internationaal)</i>	Uitwisseling van kennis en ervaring en wederzijdse standpunten; ondersteuning initiatief Rijn-Schelde Delta.	Structureel	Informatie voor eventuele concrete beleidsacties; zo mogelijk gezamenlijke standpuntbepaling in EU-dossiers; bilateraal eenduidige uitvoering van publieke verantwoordelijkheden.
2.12.	Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium <i>(Samenwerking internationaal)</i>	Gezamenlijk uitwerken van een ontwikkelingsperspectief in 2010 op basis van het Streefbeeld 2030.	Ontwikkelingsschets gereed in 2004	Pakket met concrete beleidsvoornemens op het terrein van morfologie, veiligheid tegen overstromingen, toegankelijkheid, externe veiligheid, natuurlijkheid, visserij en recreatie.
2.13.	Samenwerking Nederland-Duitsland voor zeehavenbeleid <i>(Samenwerking internationaal)</i>	Uitwisseling van kennis en ervaring en wederzijdse standpunten.	Structureel	Informatie voor eventuele concrete beleidsacties; zo mogelijk gezamenlijk standpuntbepaling in EU-dossiers; bilateraal eenduidige uitvoering van publieke verantwoordelijkheden.
2.14.	Bilaterale samenwerking beloodsing Eems-Dollard-gebied <i>(Samenwerking internationaal)</i>	Aankaarten in bilateraal overleg met Duitsland	Samenwerking tot stand in 2006	Bilaterale afspraken voor beloodsing in het Eems-Dollard-gebied door Nederlandse en Duitse loodsen, mogelijk leidend tot aanpassing van het Eems-Dollard-verdrag.
2.15.	Promotie Nederlandse zeehavens <i>(Belangenbehartiging internationaal)</i>	Communicatie-mogelijkheden benutten om de kwaliteiten van de Nederlandse zeehavens onder de aandacht te brengen.	Structureel	Verbetering imago bedrijven in de zeehavens, onder andere als interessante werkgever. Ondersteuning van het zeehavenbedrijfsleven in hun acquisitie in binnen- en buitenland.

Stroomlijning Overheids interventies Zeehavens (acties 2.1 – 2.5)

In 2006 is in het kader van het project Stroomlijning Overheidsinterventies Zeehavens verdere vooruitgang geboekt met het inrichten en verbreden van de mogelijkheden voor het uitwisselen van elektronische berichten tussen haven sector en overheden (elektronisch havenloket). Lag de nadruk in dit kader de afgelopen periode in het bijzonder bij de importkant van het grensoverschrijdend goederenvervoer, nu wordt ook in toenemende mate gewerkt aan de

exportkant van het goederen vervoer. Mede ten gevolge van de motie Aptroot en de opstart van het interdepartementale project "eenduidig toezicht" heeft in 2006 het stroomlijnen, dat wil zeggen het meer integraal en minder verstorend maken van het optreden van overheidsdiensten in de havens, absolute voorrang gekregen. In het bijzonder het door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) inrichten in de havens van een frontoffice- (rijks)overheden zal in 2007 e.v. het gewenste maatwerk gaan opleveren en resulteren in een meetbare afname van toezichtlasten in de havens. Het in 2.2. genoemde Veterinair Informatie Systeem draait inmiddels succesvol en is omgedoopt in Import Veterinair Online (IVO).

Transparantie staatssteun (acties 2.6 – 2.7)

In het kader van de havendienstenrichtlijn heeft Nederland met andere lidstaten voortdurend gevraagd naar de richtsnoeren staatssteun zeehavens. De noodzaak van richtsnoeren is nu onderdeel van het consultatieproces dat de Europese Commissie is gestart over het Europese zeehavenbeleid. Het is twijfelachtig of de Commissie voor het einde van 2007, wanneer de consultatie is afgerond, zal komen met richtsnoeren voor staatssteun.

Het onderzoek naar de wijze van publieke financiering in zeehavens in andere EU-landen is door de Europese Commissie opgepakt. Er is een internationaal onderzoek gestart naar de publieke financiering van zeehavens.

Vestigingsklimaat (acties 2.8 – 2.9)

De in de Industriebrief genoemde acties gericht op het verbeteren van een goed ondernemingsklimaat en een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de zeehavengebieden hebben enige vertraging opgelopen. Door de verschillende partijen wordt daar hard aan gewerkt. De economie trekt aan en daarmee ook de investeringen in de zeehavengebieden

Samenwerking (nationaal en internationaal) (acties 2.10 – 2.13)

Samenwerking door de zeehavenbeheerders is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de havenbeheerders zelf. V&W heeft daarbij geen sturende rol, maar op verzoek kan een coördinerende rol worden gespeeld. Wel heeft VenW gezorgd voor een eenduidige presentatie van het Nederlandse zeehavencluster tijdens de bezoeken van de Minister aan o.a. China.

Parallel aan de sluiting van het memorandum met Vlaanderen in december 2005 (zie toelichting bij actie 1.3) is met de Provincie Zeeland een z.g. bestuursovereenkomst gesloten. Daarin is onder meer afgesproken dat in de periode 2009-2014 er €80 miljoen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) beschikbaar zal worden gesteld voor de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg (N62). Hierdoor wordt de bereikbaarheid van de Zeeuwse havens aanzienlijk verbeterd.

Daarnaast zal de wegverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen verbeterd worden doordat €100 mln. voor de A4 Zuid in N-Brabant wordt vrijgemaakt. Zowel de €80 mln. voor de verdubbeling van de N62 als de € 100 mln voor de verbetering van de A4-Zuid zijn ten laste gekomen van het VERA/lijn 11 budget voor de periode 2009- 2014.

Toezicht loodswezen (acties 2.14)

Op het terrein van de bilaterale samenwerking belofde Eems-Dollard gebied wordt vooruitgang geboekt. De Duitse landsregering heeft na ampel beraad een voor Nederland gunstig besluit genomen ten aanzien van de wijze van belofde. Na deze besluitvorming is op ambtelijk niveau een actieprogramma gestart teneinde de samenwerking te operationaliseren.

Voor een effectieve samenwerking is een op onderdelen geharmoniseerde loodsplicht op de Eems gewenst. Hiertoe dient het Loodsplichtbesluit te worden gewijzigd. In overleg met de Rijkshavenmeester en bilaterale afstemming met Duitsland zal hierin worden voorzien. Naar verwachting kan een eerste stap naar verdergaande samenwerking in operationele en formele zin in 2007 worden gezet met de aanschaf van een nieuwe loodsboot. De verwachting is dat in 2008 een verdere gang naar optimalisatie van loodsdienstverlening op de Eems gestalte kan krijgen.

Promotie Nederlandse Zeehavens (actie 2.15)

In het kader van de promotie van de Nederlandse zeehavens hebben de Nationale Havenraad en de zeehavenbeheerders de nodige activiteiten ontwikkeld.

Te noemen zijn het werken aan een gezamenlijke communicatie, het samenwerken in de stichting Nederland Maritiem Land en het door Amsterdamports (Ampports) en de Rotterdam Port Promotion Council (RPPC) gezamenlijk uitvoeren van diverse projecten

Amports en RPPC hebben het afgelopen jaar gezamenlijk de portal www.hollandports.com ontwikkeld. Hierop worden de Nederlandse zeehavens in het engels en het mandarijn kort voor het voetlicht gehaald. Via links kan de bezoeker vervolgens snel doorschakelen naar de sites van de individuele havens.

Beleidsacties randvoorwaarden stellen en toezicht houden

Nr.	Actie	Procedure-afspraken	Product, mijlpaal	Gewenst resultaat
2.17.	Implementatie EU-richtlijnen in zeehavengebieden voor (het voorkomen van) schadelijke emissies en geluidsoverlast, met name: <ul style="list-style-type: none"> • Handel in emissierechten • Luchtkwaliteit • Milieu-aansprakelijkheid • Habitat-richtlijn • Vogel-richtlijn • Omgevingslawaaï • Bronbeleid geluid • Kaderrichtlijn Water <i>(Level playing field, Milieunormen, Natuurwaarden)</i>	Aanpassen van relevante wet- en regelgeving. Uitvoering en handhaving met RWS, IVW, VROM en andere betrokkenen organiseren. Afstemming met overige inspectietaken en andere publieke taken. In beginsel geen aparte, strengere regelgeving voor zeehavengebieden.	Structureel	Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in en om zeehavengebieden. Gelijkwaardige EU-brede implementatie. Efficiënte en effectieve handhaving gericht op duidelijkheid voor ondernemingen en zo laag mogelijke administratieve lasten.
2.18	Aanscherping van EU-normen voor schadelijke emissies, geluid en veiligheid voor: <ul style="list-style-type: none"> • Industrie • Op- en overslag • Verkeer en vervoer (o.a. brandstofkwaliteit) <i>(Level playing field, Milieunormen)</i>	Discussie met EU-lidstaten voeren over mogelijkheden voor aanscherping. Geen aparte, strengere regimes voor zeehavengebieden. Bij resulterende nieuwe EU-richtlijnen in principe geen voortijdige implementatie in Nederlandse wet- en regelgeving.	Structureel	Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in en om zeehavengebieden. Gelijkwaardige EU-brede implementatie.

Algemeen

VenW zal in 2006 een start maken met het project Visie Duurzame Zeehavens, waarin het rijk wil uitwerken hoe zeehavens, binnen de grenzen die zijn gesteld ten aanzien van de leefomgeving, zich toch verder kunnen ontwikkelen om de groeiende stroom goederen accommoderen.

Luchtkwaliteit

Het Besluit luchtkwaliteit is van kracht sinds augustus 2005. Het besluit bevat kwaliteitsnormen voor o.a. zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide en stikstofoxiden. Het bepaalt dat gemeenten en provincies de lokale luchtkwaliteit in kaart brengen en daarover rapporteren. Als grenswaarden uit het besluit zijn of naar verwachting worden overschreden, moeten maatregelen worden getroffen. Het nieuwe besluit was nodig omdat de aanleg van een groot aantal bouwprojecten en bestemmingsplannen werd stilgelegd door uitspraken van de Raad van State. Het Besluit luchtkwaliteit 2005, samen met de Regeling Saldering Luchtkwaliteit, geeft meer armslag dan het vorige besluit om ruimtelijke plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren.

Inmiddels is ook het wetsvoorstel voor de Wet Luchtkwaliteit en het Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit (NSL) in de Tweede Kamer behandeld.

Anno 2006 voldoet de luchtkwaliteit in Nederland, met name in de Rijnmond, niet aan de Europese normen. Als belangrijke vervuilers kunnen worden aangemerkt de zeescheepvaart, de industrie en (vaar)wegen. De aanleg en ingebruikneming van de Tweede Maasvlakte zal zelfs tot een beperkte verslechtering leiden. Overheid en bedrijfsleven leveren gezamenlijk inspanning om binnen het NSL tot een maatregelenpakket te komen dat tot verbetering leidt.

Voor de maritieme sector en de zeehavens worden door DGTL generieke maatregelen onderzocht. Het gaat hierbij om bronmaatregelen die een duurzame oplossing bieden voor vermindering van uitstoot: stimulering roetfilters, schonere brandstoffen, beperking maximum snelheden op (vaar)wegen, de air pollution fee zeehavens, het weren van de meest vervuilende schepen uit havens en walstroomvoorziening voor met name de binnenvaart.

Daarnaast tracht Nederland in internationaal overleg de EU-regelgeving aan te passen, teneinde meer tijd te krijgen om te voldoen aan de Europese normen.

Omgevingslawaaï / Bronbeleid geluid

Geluidsbeleid is een taak van de gezamenlijke overheden. Het rijk stelt de algemene kaders, andere overheden zoals gemeenten passen deze in concrete situaties toe. Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet Geluidhinder (Wgh) het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen

ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. Naast de Nederlandse geluidswetgeving worden ook op Europees niveau richtlijnen en normen op het gebied van geluid vastgesteld. In 2002 is de Richtlijn Omgevingslawaai gepubliceerd. Het doel van de richtlijn is, om op basis van prioriteiten, de schadelijke gevolgen (inclusief hinder) van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, voorkomen of verminderen. Daarnaast moet de richtlijn een grondslag gaan bieden voor het ontwikkelen van Europees bronbeleid. Het gaat daarbij om eventuele aanscherping van de maximale geluidsniveaus (bronvermogens) van de belangrijkste bronnen. Hieronder vallen onder andere weg- en spoorwegvoertuigen en -infrastructuur, vliegtuigen, materieel voor gebruik buitenshuis en in de industrie en verplaatsbare machines.

Kaderrichtlijn Water

De KRW is in werking sinds 2000. Volgens de richtlijn moeten het zoete water en het kustwater van alle lidstaten in 2015 van goede kwaliteit zijn. Hier vallen de havens dus ook onder. Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gepleit voor een pragmatische, haalbare en betaalbare wijze van invoeren van de KRW. De KRW biedt in Nederland deze beleidsruimte in ruime mate. De eerste stap is geweest een bespreking met de Tweede Kamer van de notitie "Pragmatische implementatie Kaderrichtlijn Water" waarin wordt aangegeven hoe Nederland de richtlijn zal implementeren. De KRW raakt zowel bestaande (haven)activiteiten als nieuw te starten (haven)projecten en (haven)activiteiten. Activiteiten als baggeren en aanleggen van kades waaraan schepen kunnen aanmeren betekenen ingrijpende aanpassingen in de hydromorfologie. De KRW biedt hiervoor de ruimte door toekenning van de status 'sterk veranderd' of 'kunstmatig'. Gezien de in de nota Zeehavens geschetste belangrijke bijdrage van de zeehavens aan de Nederlandse economie kunnen voor de kwaliteit waaraan het water in de zeehavens moet voldoen lagere doelen gesteld worden dan wat normaliter voor gebieden zal worden voorgeschreven in de Kaderrichtlijn. Doelstellingen mogen worden verlaagd en/of er mag meer tijd genomen worden om de doelstellingen te realiseren indien er anders sprake zou zijn van onevenredige kosten. Ten aanzien van de toegankelijkheid (vaargeulen etc.) van havens zal de invloed van de Kaderrichtlijn naar verwachting beperkt zijn. De Kaderrichtlijn zal meer invloed hebben op havengebonden activiteiten die (kunnen) leiden tot vervuiling. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal conform toezeggingen in het Regeerakkoord bij de implementatie van de richtlijn oog hebben voor het level playing field. De invloed van de regelgeving op de economische positie van de Nederlandse zeehavens mag niet substantieel afwijken van de invloed in concurrerende buitenlandse havens.

Rond de aanscherping van EU normen voor schadelijke emissies, geluid en veiligheid voor industrie, verkeer en vervoer kan worden gemeld dat er op dit moment geen noemenswaardige ontwikkeling in deze dossiers zijn.

Beleidsacties capaciteit instandhouden en verbeteren

Nr.	Actie	Procedure-afspraken	Product, mijlpaal	Gewenst resultaat
2.19.	Prioritering financiering van projecten ten behoeve van zeehavens uit het Infrastructuurfonds (MIT/SNIP) <i>(Beheer en onderhoud, Capaciteitsuitbreiding)</i>	Jaarlijkse afweging in het kader van de begrotingscyclus conform afwegingskader (zie par. 4.3.1).	Structureel	Adequaat en toekomstbestendig netwerk van droge en natte infrastructuur, waarin de belangen van de zeehavengebieden goed zijn meegewogen.
2.20.	NHR-overleg infrastructuur <i>(Beheer en onderhoud, Capaciteitsuitbreiding)</i>	Regelmatige bespreking van wensen en mogelijkheden in het MIT/SNIP.	Structureel	Draagvlak met de zeehavensector omtrent de MIT-prioritering.
2.21.	Prioritering financiering projecten ten behoeve van zeehavens uit de Brede Doel Uitkering <i>(Beheer en onderhoud, Capaciteitsuitbreiding)</i>	Overleg in Nationaal Mobiliteitsberaad en tussen regionale overheden en zeehavenbeheerders.	Structureel	Adequaat en toekomstbestendig netwerk van droge en natte infrastructuur, waarin de belangen van de zeehavengebieden goed zijn meegewogen.
2.22.	Verbetering van het voor goederenvervoer per spoor relevante spoorwegnet (Programma Aslasten) <i>(Capaciteitsuitbreiding)</i>	Realisatie van cluster II; planstudie cluster III	Cluster II gereed in 2009 Cluster III gereed in 2015	Een deel van het voor goederenvervoer per spoor relevante spoorwegnet wordt geschikt gemaakt voor zwaardere goederentreinen (aslasten maximaal 22,5 ton) en hogere snelheden (maximaal 100 km/u).
2.23.	Monitoring voortgang aansluiting Duitse spoorwegnet op Betuweroute <i>(Capaciteitsuitbreiding)</i>	Naar behoefte overleg over voortgang met Duitse autoriteiten.	Structureel	Efficiënt internationaal goederenvervoer over de Betuweroute onder meer door verbetering van het traject Emmerich-Oberhausen.
2.24.	Verbetering van de positie van zeehavens in de Trans Europese Netwerken <i>(Capaciteitsuitbreiding)</i>	Discussie voeren met de EC en de EU-lidstaten over de stroomlijning en verdere uitbouw van de Trans Europese Netwerken.	Structureel	Goede verbinding van de zeehavens met hun Europese achterland.
2.25.	Monitoring voortgang Seine-Schelde verbinding <i>(Capaciteitsuitbreiding)</i>	Naar behoefte overleg met Franse en Belgische autoriteiten over de voortgang.	Structureel	Efficiënt internationaal goederenvervoer per binnenvaartschip van en naar België en Frankrijk.

NHR-overleg infrastructuur (actie 2.19-2.20)

In het kader van de jaarlijkse afweging van mogelijke financiering van projecten ten behoeve van zeehavens uit het Infrastructuurfonds heeft een bespreking plaatsgevonden van met MIT met de Nationale Havenraad.

Programma Aslasten, (actie 2.22)

De uitvoering van het aslastenprogramma Cluster II loopt volgens planning en zal in 2009 worden afgerond. In de nota "Zeehavens: ankers van de economie" staat voor cluster III 2015 als realisatiejaar genoemd: gezien het belang van dit programma is dit vervroegd naar 2012. De volgende stap in het proces zal de start van de uitvoering van Cluster III zijn.

Monitoring voortgang aansluiting Duitse spoorwegnet op Betuweroute (actie 2.23)

In 1992 is in de overeenkomst van Warnemunde al vastgelegd dat aan Duitse zijde tijdig de spoorweginfrastructuurcapaciteit zal worden uitgebreid bij verdere groei van het vervoer. Op 22 januari 2007 heb ik met mijn Duitse collega hierover een MoU getekend waarin meer gedetailleerd staat aangegeven welke stappen er moeten worden genomen ten behoeve van aanleg 3e spoor aansluiting Betuweroute – Oberhausen en optimalisatiemaatregelen Betuweroute. De planuitwerking voor het 3^e spoor is inmiddels gestart. De realisatie van het 3e spoor zal tussen 2010 en 2015 een feit zijn. In 2008 zal in ieder geval de blokverdichting op het traject Emmerich-Oberhausen gereed zijn, waardoor er zich in de komende jaren geen capaciteitsproblemen zullen voordoen.

verbetering van de positie van de zeehavens in Trans Europese Netwerken (actie 2.24)

Op dit terrein valt weinig te melden. Er zijn geen projecten aangemeld.

Monitoring voortgang Seine-Schelde verbinding (actie 2.25)

De studie naar de Seine-Schelde verbinding wordt door Nederland gemonitord. Nederland is vertegenwoordigd in een overleg over de Schelde-Seine verbinding.

Algemene beleidsacties

Nr.	Actie	Procedure-afspraken	Product, mijlpaal	Gewenst resultaat
1.	Instellen 'accountmanagement' bij het rijk	Regelmatig overleg over actuele aangelegenheden in de desbetreffende zeehavenregio's.	Structureel	Informatievoorziening gericht op eventuele concrete beleidsacties.
2.	Instellen 'Brussel-loket'	Afstemming implementatie bestaande en nieuwe Europese regelgeving.	Structureel	Informatievoorziening gericht op eventuele concrete beleidsacties. Efficiënte uitwisseling van Europese ontwikkelingen met zeehavens.
3.	NHR-overleg algemeen	Regelmatige bespreking van actuele aangelegenheden in de zeehavens.	Structureel	Informatievoorziening gericht op eventuele concrete beleidsacties.
4.	Verder ontwikkelen van een set beleidsindicatoren	DGTL ontwikkelt en onderhoudt met NHR en AVV een set van beleidsindicatoren.	Structureel	Meting van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. Meting van effectiviteit en efficiëntie van het gevoerde zeehavenbeleid.
5.	Evaluatie zeehavenbeleid	Na 5 jaar evaluatie van het zeehavenbeleid.	Evaluatie gereed in 2010	Meting van effectiviteit en efficiëntie van het gevoerde zeehavenbeleid.

V&W heeft voor een viertal zeehavenregio's (Rijn- en Maasmond, Noordzeekanaalgebied, Scheldebekken en Noordelijke zeehavens) accountmanagement ingesteld. Regelmatig vindt overleg plaats over actuele aangelegenheden die in de desbetreffende regio's spelen.

Ook vindt op reguliere basis overleg plaats met de Nationale Havenraad. Daarin worden alle voor de havens van belang zijnde onderwerpen besproken. Binnen de Commissie Europa van de Nationale Havenraad vindt afstemming plaats tussen Verkeer en Waterstaat en de zeehavens over bestaande en nieuwe EU-regelgeving.

Sinds 1996 wordt jaarlijks onderzoek uitgevoerd naar de economische betekenis van de Nederlandse havenconomie, de zogenaamde 'Havenmonitor'.

De Havenmonitor volgt de ontwikkelingen van de vier Nederlandse Zeehavengebieden (Noordelijke zeehavens, Noordzeekanaalgebied, Rijn-en Maasmondgebied en Scheldebekken). Deze ontwikkelingen worden gemeten in termen van Marktaandeel LHL-range, Toegevoegde Waarde, Werkgelegenheid en Private investeringen. De Havenmonitor 2004 heeft deze set indicatoren verder uitgebreid met een nieuwe indicator "Bedrijfsvestigingen/Bedrijvendynamiek".

De gekozen indicatoren geven in beperkte mate aan of het zeehavenbeleid succesvol is geweest omdat vele andere omgevingsfactoren ook van invloed zijn.

De Havenmonitor heeft hierdoor het karakter van een 'omgevingsmonitor'.

Op dit moment wordt, in samenspraak met Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer en de Nationale Havenraad onderzocht of het mogelijk is om aanvullende indicatoren te identificeren die het slagen van het zeehavenbeleid nader in beeld kunnen brengen.

De evaluatie van het zeehavenbeleid is voorzien vijf jaar na het uitbrengen van de nota. De evaluatie is gereed in 2010.