

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)
20 februari 2007	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL07.005529	-
Onderwerp	
Voortgang acties nota Zeehavens	

Geachte voorzitter,

In 2004 heb ik de nota "Zeehavens, ankers van de economie" uitgebracht. In deze nota heb ik aangegeven wat mijn beleid is op het terrein van de nationale zeehavens voor de periode 2005 tot 2010. Centraal stond de keuze om duidelijker dan voorheen te kiezen voor het versterken van de rol die de Nederlandse zeehavens vervullen in de nationale economie.

Hierbij ontvangt u een overzicht van de stand van zaken van de in de nota Zeehavens opgenomen acties, waarvoor het Rijk in eerste aanleg verantwoordelijk is. In de afgelopen twee jaren is er veel gebeurd. De in de nota opgenomen acties zijn voortvarend ter hand genomen en de resultaten daarvan zijn op een aantal terreinen goed zichtbaar. In deze brief zal ik aan de hand van de thema's infrastructuur, marktwerking en randvoorwaarden de stand van zaken weergeven. Bijlage 1 geeft een overzicht van de acties die volgens planning in 2005 en 2006 zijn afgerond. Bijlage 2 geeft de acties weer die na 2006 gereed komen.

Infrastructuur

Een zeer belangrijk moment was de instemming van de Tweede Kamer met de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Een project met een grote betekenis voor de Nederlandse economie. En heel belangrijk voor de uitstraling van maritiem Nederland. Ook wil ik het uitdiepen van de IJgeul en het Noordzeekanaal noemen; daarmee wordt de bereikbaarheid van de Haven Amsterdam sterk verbeterd.

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

Marktwerking

Verminderen administratieve lasten

In het kader van het verminderen van de administratieve lasten voor het haven gerelateerd bedrijfsleven zijn de afgelopen periode diverse initiatieven genomen. Er zijn forse stappen gezet op het gebied van het inrichten en uitrollen van het elektronisch haven loket (informatie-uitwisseling tussen bedrijfsleven en overheid), er zijn pilot-projecten gestart in het kader van de vereenvoudiging van de vergunningverlening en de bedrijfsprocessen van de toezichthoudende instanties van het rijk worden in toenemende mate op elkaar afgestemd. Ook werd een overlegstructuur geïstitutioniseerd zodat betrokken partijen in staat zijn de geconstateerde problemen op het gebied van het stroomlijnen van de overheidsinterventies op adequate wijze aan te pakken.

Regionalisering, differentiatie en marktoriëntatie loodsdiensten

Ook op het terrein van de regionalisering, differentiatie en marktoriëntatie bij de loodsdiensten is belangrijke voortgang geboekt. Samen met de NMa is een toezichtarrangement ontworpen. Daarnaast is met het Loodswezen een kostentoerekeningsmodel ontwikkeld. Beide zaken vormen het hart van een concept voorstel tot wijziging van de Loodsenwet. Het wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen is recent naar de Kamer gestuurd.

Verzelfstandiging

De verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam is een belangrijke stap geweest om de marktwerking beter tot zijn recht te laten komen. De afspraken die bij de verzelfstandiging zijn gemaakt over het borgen van de nationale belangen zijn grotendeels geïmplementeerd.

Gemeenschappelijk nautisch beheer Scheldegebied

Een ander belangrijke afgeronde actie betreft de afspraken die met Vlaanderen zijn gemaakt over het gezamenlijk beleid en beheer ten aanzien van de infrastructuur en het nautische beheer van de Westerschelde en het ontkoppelen van de loodsgeldtarieven voor de vaart op Rotterdam en die op Antwerpen. De overleggen met Vlaanderen zijn succesvol afgerond en op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie.

Randvoorwaarden

Security

De eerste fase van een betere beveiliging van de maritieme sector is voltooid. De EU-verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten is per 1 juli 2004 in werking getreden. In samenwerking met de havenautoriteiten wordt op dit moment gewerkt aan de implementatie van de EU Richtlijn betreffende de verhoging van de veiligheid van havens.

Zeehavens in het Waddengebied

In het afgelopen jaar is de planologische kernbeslissing Waddenzee door de Tweede Kamer aangenomen. In de PKB is de positie van de zeehavens in het Waddengebied goed verankerd. Uiteraard geldt dat verdere ontwikkelingen binnen de voor het gebied geldende (inter-)nationale kaders voor natuurontwikkeling moet plaatsvinden.

Speerpunten voor 2007-2008*Infrastructuur*

Vanaf 2007 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) van kracht. Daarmee is het ruimtelijke kader voor de Tweede Maasvlakte op rijksniveau vastgelegd. Binnen dat kader stelt de gemeente een bestemmingsplan voor de Tweede Maasvlakte (MV-2) op, dat vooraf gaat aan de start van de aanleg, die wordt voorzien voor 2008. Daartoe worden begin 2007 door het Havenbedrijf twee MER-studies opgeleverd: een voor het bestemmingsplan en een voor de concessie. In 2007 zet het Havenbedrijf verdere stappen in de procedure voor de aanbesteding (gunning). Ook loopt de tender voor de uitgifte van terreinen op de Tweede Maasvlakte. Naar verwachting wordt voorjaar 2007 van de Europese Commissie een goedkeurende beschikking verkregen in het kader van het notificatietraject (staatssteun). Het Rijk brengt in 2007 het beheerplan voor het zeereservaat uit (verplichte natuurcompensatie voor MV-2). Ten aanzien van de A15 wordt het Tracébesluit in procedure gebracht. Het zorgdragen voor adequate achterlandverbindingen voor Rotterdam maakt nadrukkelijk deel uit van de netwerkanalyses die in 2007 door Verkeer en Waterstaat worden verricht.

Voor de noordelijke havens geldt dat met name de Eemshaven zicht heeft op grote investeringen van marktpartijen in het Energy Park. Door een aanpassing van de tekst in de planologische kernbeslissing Waddenzee is het mogelijk om binnen de grenzen van ecologie en economie tot vaargeul-verdieping over te gaan. Op dit moment wordt binnen het kader van een Milieu-Effect Rapportage onderzocht hoe de verdieping van de geul naar de Eemshaven kan worden uitgevoerd.

Op het gebied van de infrastructuur kan tevens worden aangegeven dat in samenwerking met Vlaanderen gestart is met een verkenning voor het kanaal van Gent naar Terneuzen. De verkeersstromen naar het kanaalgebied kunnen op termijn zodanig stijgen, dat een verbetering van de maritieme toegang van Terneuzen aan de orde kan zijn. De verkenning is erop gericht om te onderzoeken of dit inderdaad aan de orde is.

Ook ten aanzien van de zeesluizen van IJmuiden wordt op dit moment onderzocht of de toename van het scheepvaartverkeer zodanig is, dat versneld een verkenning naar een mogelijke tweede grote sluis moet worden gestart.

Innovatie/duurzame ontwikkeling havens

In 2007 zal worden gestart met een innovatieprogramma duurzame zeehavens. Dit programma zal gaan bijdragen aan de ontwikkeling van initiatieven en concepten ten behoeve van de stimulatie van duurzame mobiliteit in de zeehavens. De recent verschenen beleidsbrief Logistiek en supply chains en het innovatieprogramma Mobiliteit en Water zijn mede richting gevend voor de inhoud van het innovatieprogramma duurzame zeehavens.

Daarnaast heb ik de opdracht gegeven om een visie te ontwikkelen op duurzame ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens. Hiertoe is geadviseerd door de Raad van Verkeer en Waterstaat in zijn advies over de Borging van de Nationale Belangen bij de Mainport Rotterdam. De groeiende problemen van de zeehavens om zich nog binnen de grenzen van de milieu-, gezondheids- en natuurnormen te kunnen ontwikkelen, vragen om een heldere positie van het rijk. Inzet is een goede balans van economische belangen, ook in het internationale krachtenveld, en de mariene ecologische belangen. Duurzame ontwikkeling van havens is een onderwerp dat ook in EU-verband hoog op de agenda staat. In de inbreng van Verkeer en Waterstaat in o.a. het Groenboek Maritiem beleid en het EU-zeehavenbeleid nemen de belangen van de Nederlandse zeehavens een centrale plaats in.

Stroomlijnen overheidsinterventies Zeehavens (SOZ)

SOZ richt zich voor een belangrijk deel op het bevorderen van de samenwerking tussen inspectiediensten en het elektronisch berichtenverkeer in de zeehavens. SOZ heeft in samenwerking met andere partijen veel bereikt op beide onderwerpen. Het kabinetsbrede project 'Eenduidig Toezicht' en de wijzigingen in de EU douanewetgeving zijn voor SOZ de komende twee jaar van groot belang en vragen actieve betrokkenheid. Beide ontwikkelingen dwingen tot nauwere samenwerking tussen douane en inspectiediensten met gebruikmaking van elektronisch berichtenverkeer.

Samenwerking loodsdiensden

Op het terrein van de samenwerking van de loodsdiensden met de Vlaamse en Duitse loodsdiensden zal in 2007 en 2008 het nodige worden opgepakt om de samenwerking te bevorderen. Voor de Westerschelde is overeengekomen dat de Scheldevaart per 1 januari 2009 kostendekkend zal zijn. Op die datum zullen overeenkomsten met betrekking tot operationele samenwerking tussen de Nederlandse en Vlaamse loodsdiensden, tarifiering en financiering van het samenwerkingsverband in werking moeten treden. Met de Duitse loodsden is een actieprogramma gestart om de samenwerking te operationaliseren. 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 loodsdiensdenverlening op de Eems gestalte kan krijgen.

Beveiliging

In het kader van de implementatie van de EU-regelgeving voor beveiliging wordt een wijziging van de bestaande Havenbeveiligingswet voorgesteld. De belangrijkste acties

die onder deze richtlijn vallen zijn een havenveiligheidsbeoordeling en een havenveiligheidsplan. De richtlijn zal per 15 juni 2007 in werking treden.

Tot slot

Met de inzet van velen is het mogelijk gebleken om de in de nota Zeehavens voorgenomen beleidsdoelstellingen aan te pakken. De vooruitzichten voor de nabije toekomst zijn gunstig te noemen. De economie trekt verder aan, waarbij de wereldhandel een belangrijke rol speelt. De grote handelsstromen lopen via de scheepvaart van Azië naar Europa. De Nederlandse havens profiteren hier van en ik ben bereid om de groei binnen de grenzen van mijn mogelijkheden te faciliteren.

Er is nog genoeg te doen om de groei die nu plaatsvindt te kunnen vasthouden. Het fundament is gelegd en het is in de afgelopen jaren gebleken dat het een goed fundament is.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs