

Vergaderjaar 2004–2005

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 februari 2005

De commissie voor Verkeer en Watersstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering over de Nota Zeehavens (kamerstuk 29 862, nr. 11). De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 februari 2005. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

1

Zijn de conclusies van het rapport-Duivesteijn van invloed op de Nota Zeehavens?

De conclusies van het rapport-Duivesteijn hebben betrekking op concrete infrastructuurprojecten. Uiteraard zullen in de toekomst eventuele gerelateerde gevolgen van de behandeling van het rapport van de commissie Duivesteijn worden meegenomen in zeehavenbeleid. De Nota Zeehavens zelf presenteert een nieuw kader voor het zeehavenbeleid in de komende jaren en – als onderdeel daarvan – een duidelijk afwegingskader voor het in overweging nemen van overheidsfinanciering van zeehaven-gerelateerde infrastructuurprojecten. In dat afwegingskader wordt in ruime mate aandacht besteed aan maatschappelijke kosten-baten analyses voordat besloten wordt tot overheidsfinanciering. Het in de Nota Zeehavens gepresenteerde afwegingskader draagt dus bij aan een heldere prioritering en vormt daarmee een bijdrage aan de parlementaire betrokkenheid bij die besluitvorming.

2

In het verlengde MIT inclusief doorkijk wordt aangegeven dat de ligplaats-capaciteit bij de sluis bij Lemmer nu al ontoereikend is. Kan aangegeven worden waarom dit project pas in de periode 2015–2020 een mogelijke oplossing krijgt?

Uit een eerste globale inventarisatie is gebleken dat de ligplaatscapaciteit bij sluis Lemmer een knelpunt begint te worden. Uit een nadere analyse zal moeten blijken hoe groot de problemen precies zijn (ook gezien de groeiverwachtingen) en welke soorten oplossingen daarvoor mogelijk zijn. De provincie Friesland is als vaarwegbeheerder bezig met een dergelijke analyse en verwacht medio 2005 meer duidelijkheid te hebben. Op basis daarvan zal moeten worden gezien of er maatregelen moeten worden getroffen. Voor een eventuele grootschalige uitbreiding van de ligplaatscapaciteit is pas in de periode na 2014 rijksbudget beschikbaar, vanwege de grotere urgentie van andere infrastructuurproblemen en de daaruit volgende prioritering in het kader van de Nota Mobiliteit. Om de problemen op korte termijn te verkleinen is wel in overleg met de sector afgesproken om dit jaar de bedieningstijden op de vaarweg met enkele uren te verruimen waardoor de druk op de ligplaatsen kleiner wordt. Ook zijn op korte termijn wellicht kleinere maatregelen mogelijk, zoals het toestaan van meerdere schepen naast elkaar op één ligplaats.

3

Hoe worden de verschillen in handhaving van de Europese regelgeving en verschillen in steun van nationale overheden voor havenontwikkelingen, die verstorend kunnen werken, opgelost?

Wanneer verschillen in handhaving van Europese regelgeving worden gesignaleerd door overheden of bedrijfsleven is er sprake van onvoldoende «level playing field». Dit kan opgelost worden door het geconstateerde probleem, al dan niet onderbouwd met onderzoek, te agenderen bij het betreffende comité van de Europese Unie en te komen tot eenduidige handhavingsafspraken. Een andere manier is door bilaterale of multilaterale afspraken tussen inspectiediensten uit verschillende landen te maken.

Begin 2003 heb ik het initiatief genomen tot Stroomlijning Overheidsinterventies Zeehavens (SOZ), waarbij op diverse niveaus wordt samengewerkt met verschillende ministeries, inspectiediensten, havenbedrijven en havenbedrijfsleven (zie ook actie 1 van de Agenda zeehavenbeleid). Het hoofddoel van SOZ is te zorgen dat ingrepen van de overheid in de

goederenstromen in zeehavens (door administratieve eisen of door inspecties/controles) zo min mogelijk tot verstoringen leiden. Ook kwesties als verschillen in handhaving van Europese regelgeving worden binnen SOZ gesignaleerd en opgepakt, zoals hierboven beschreven. Naast het oplossen van problemen is SOZ ook bedoeld om potentiële problemen te voorkomen.

Een voorbeeld van een recente kwestie (begin 2004) in het kader van handhaving is de constatering dat op een aantal veterinaire handhavingsaspecten level playing field met zeehavens in omliggende landen ontbrak. Dit betrof het wel of niet toepassen van nultolerantie bij metingen naar verboden stoffen, het vernietigen of terugsturen van lading na afkeuring en de manier waarop inspecties verscherpt worden na constatering van onregelmatigheden. Na overleg en een overweging om een vergelijkend onderzoek tussen havens te starten, zijn de onderwerpen nultolerantie en vernietigen/terugsturen door LNV geagendeerd bij het Permanent Comité voor de voedselketen en de diergezondheid (PCVD) van de Europese Unie. Binnen dit kader zijn vervolgens besluiten genomen, waardoor het speelveld op deze punten inmiddels is gelijk getrokken. Wat betreft het onderwerp verscherpte controle wordt bilateraal overleg gevoerd tussen inspectiediensten in verschillende landen met als doel op gelijke wijze te gaan werken.

In het kader van SOZ zal ik bijhouden of er inderdaad afdoende oplossingen zijn geboden.

Verschillen in steun van nationale overheden voor havenontwikkelingen kunnen alleen op Europees niveau opgelost worden. In het kader van de voorgestelde Richtlijn markttoegang havendiensten heeft de Europese Commissie richtsnoeren voor publieke financiering van havens toegezegd. Deze zullen naar verwachting in de eerste helft van 2005 verschijnen.

4

Worden in Nederland vanuit de overheid concrete maatregelen getroffen om mee te profiteren van de ontwikkeling van zogenoemde «Motorways of the Sea»? Zo ja, welke maatregelen zijn dit en wat zijn de beoogde effecten? Zo nee, waarom niet?

Nederland draagt actief bij aan de discussie in Brussel over de voorwaarden voor Motorways of the Sea projecten. Hierbij is ook de Nederlandse kustvaartsector betrokken. Eveneens zijn er contacten via de centrale aanspreekpunten met andere lidstaten. Aandachtspunten voor Nederland zijn hierbij onder meer:

- 1) De kwaliteit van verbindingen bij de vormgeving van een Europees Motorways of the Sea netwerk. Op deze manier moet worden voorkomen dat alleen subsidiabele projecten voor de status van Motorways of the Sea in aanmerking kunnen komen. Ook reeds bestaande, kwalitatief hoogwaardige, short sea verbindingen moeten de Motorways of the Sea status kunnen krijgen.
- 2) Mogelijke concurrentievervalsing van bestaande diensten.

Daarnaast bereidt Nederland zich voor op het indienen van concrete projecten. Hiertoe wordt momenteel de sector geïnformeerd en geconsulteerd over concrete ideeën en wensen voor projecten. Deze consultatie zal de basis vormen voor het uitschrijven van een tender volgens de Brusselse regels, op basis waarvan de markt concrete projectvoorstellen kan indienen. Wat Nederland voor ogen staat is de opbouw van een Europees netwerk van hoogwaardige short sea verbindingen waarin Nederland een centrale rol vervult.

Het beoogde effect van de Motorways of the Sea projecten is verbetering van de bereikbaarheid en het milieu.

5

Hoe wil het rijk de nationale economische belangen, die met de zeehavens verbonden zijn waarborgen, nu er een trend is naar verzelfstandiging of privatisering van het havenbeheer?

Het Rijk beziet van geval tot geval of er bij verzelfstandiging van een zeehaven sprake is van nationale belangen die speciale borging behoeven. De mate waarin in het concrete geval een haven aanzienlijke bovenregionale uitstralingseffecten heeft naar andere economische sectoren en het bedrijfsleven elders in Nederland, vormt daarbij een belangrijk criterium. Bij de verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam is er sprake van evidente nationale belangen. Momenteel wordt in goed overleg met de gemeente Rotterdam nut en noodzaak van een aanvullend (publiekrechtelijk) kader onderzocht.

6

Geschreven staat dat de groei van het goederenvervoer in het Scheldebekken bedreigd wordt door de capaciteit van de zeesluis bij Terneuzen. Kan aangegeven worden wanneer deze capaciteit daadwerkelijk ontoereikend is binnen de gangbare toekomstscenario's?

De sluisen bij Terneuzen behoren tot de meest gebruikte sluisen van West-Europa. Zowel de binnenvaartsluis als de grote zeesluis (Westsluis) hebben van tijd tot tijd te maken met oplopende wachttijden. In de praktijk worden er nu reeds binnenvaartschepen via de Westsluis geschut.

De Westsluis is de zeesluis die toegang geeft tot de haven van Gent en het gedeelte van de haven van Terneuzen achter de sluisen. Het is nog niet mogelijk om precies aan te geven wanneer de sluisencapaciteit daadwerkelijk ontoereikend is, omdat hiervoor nog geen grondige studie is verricht. Het onlangs verschenen advies van de Vlaams-Nederlandse werkgroep onder leiding van de heren Balthazar en Van Gelder¹ wijst erop dat mogelijk reeds in 2010 de capaciteit van de grote zeesluis tekort kan schieten. In het verlengde MIT (verkennende doorkijk 2015 – 2020) is de potentiële verkenning «capaciteitsknelpunt sluis bij Terneuzen» opgenomen. Middelen voor een eventuele realisatie zijn echter niet beschikbaar voor 2015. In het kader van de Technische Scheldec commissie, waarin Nederland en Vlaanderen participeren, is afgesproken dat er in de komende jaren een kosten-baten analyse (KBA) voor potentiële maatregelen voor het kanaal Gent-Terneuzen zal worden uitgevoerd.

7

De ontwikkeling van nieuwe markten is een kans voor het Noordzeekanaalgebied. Kan aangegeven worden aan welke markten wordt gedacht?

Ontwikkelingsmarkten voor de komende jaren zijn energie, biomassa, biofuels, afvalverwerking, nieuwe grondstoffen en agrologistiek. Daarbij bouwt het Noordzeekanaalgebied voort op sterke industriële en logistieke clusters in bepaalde marktniches, zoals agribulk, zand en grind, meststoffen, olieproducten, industriële steenkool en voedingsmiddelen. Verder zijn bedrijven in het Noordzeekanaalgebied bezig met de ontwikkeling van nieuwe distributie-concepten als ladingophaal- en shuttlediensten, onder meer met containers. In relatie tot de verwachte groei van het containervervoer biedt voorts de beschikbaarheid van een moderne containerterminal kansen om in deze markt actief te worden, met name het intra-Europese gecontaineriseerde short-sea vervoer. Tot slot biedt de nabijheid

¹ Visie voor verbetering Nautische toegang Kanaal Gent-Terneuzen, Gent/Middelburg, 15 november 2004.

van mainport Schiphol kansen om in nieuwe marktniches (bijvoorbeeld assemblage) combinaties van zee- en luchtvracht te ontwikkelen.

8

Wanneer wordt verwacht, dat het zogenoemde Brussel-loket, dat zich richt op zowel marktomstandigheden als randvoorwaarden, is ingesteld?

Het Brussel-loket beoogt efficiënte uitwisseling van informatie over ontwikkelingen in Europese regelgeving voor zeehavens tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de havenbeheerders. Binnen het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart zal de afdeling Zeehavens als aanspreekpunt hiervoor gaan fungeren vanaf voorjaar 2005. Hier zullen de ontwikkelingen in Brussel en Den Haag op zeehavengebied op hoofdlijnen bekend zijn en kunnen meer specifieke vragen uitgezet worden bij de Europese Unie en bij de ministeries in Den Haag. De diverse ministeries blijven echter ook rechtstreeks aanspreekbaar voor specifieke onderwerpen (bijvoorbeeld milieuzaken en ruimtelijke aspecten bij het ministerie van VROM). In het kader van Stroomlijnen Overheidsinterventies Zeehavens (zie ook antwoord op vraag 3) wordt eveneens aandacht besteed aan het feit hoe eerder geanticipeerd kan worden op nieuwe Europese wet- en regelgeving. Dit zou bijvoorbeeld kunnen via de op te richten Overheidscommunity Goederen (zie antwoord op vraag 10).

9

Nederland wil dat binnen de EU short sea-diensten door de douane op dezelfde manier worden afgehandeld als het internationale wegvervoer. Is dit in overeenstemming met de ISPS-code?

De ISPS code en douaneafhandeling moeten los van elkaar worden beschouwd. Dit zijn twee verschillende trajecten die vanuit verschillende verantwoordelijkheden worden doorlopen. De ISPS code heeft betrekking op bedrijfsvoeringsaspecten van het schip en de havenfaciliteiten. De douaneafhandeling heeft betrekking op controle van de lading. Short sea voldoet aan alle eisen op het gebied van security conform de ISPS-code. Voor wat betreft douaneafhandeling wordt gestreefd naar zo veel mogelijk level playing field met het intra-Europese wegvervoer. In de communautaire douanewetgeving is reeds opgenomen dat bij vervoer over zee van communautaire lading tussen twee EU-havens geen melding aan douane hoeft plaats te vinden. Deze wetgeving wordt echter nog niet in alle EU-landen correct toegepast, wat voor short sea onnodige administratieve rompslomp oplevert.

10

Welke projecten worden allemaal gestart in het kader van integratie van publieke en private communicatiesystemen. Welke kosten zijn verbonden aan deze projecten en waaruit worden deze projecten gefinancierd?

De douane heeft al jaren elektronische berichtuitwisseling operationeel op het gebied van invoeraangiften en uitvoeraangiften. Dit betreft zowel het elektronische berichtenverkeer met het aangevende bedrijfsleven, als de elektronische gegevensuitwisseling met de betrokken overheidsdiensten, zoals CBS en Productschappen. Voorts lopen er initiatieven op het gebied van stroomlijning van berichtenverkeer en communicatie tussen Douane en het Rotterdamse havenbedrijfsleven. Het door Port infolink ontwikkelde systeem Elektronisch manifest, dat onderdeel uitmaakt van het Port Community Systeem, communiceert met Sagitta Binnenbrengen (systeem voor elektronische afwikkeling douaneformaliteiten) voor de aangifte van **alle** over zee binnenkomende goederen. Belangrijke onderdelen hiervan zijn reeds operationeel. Met de luchthavencommunity Cargonaut wordt binnenkort gestart met een pilot voor door de lucht binnenkomende

goederen. Door de ontstane mogelijkheid goederenzendingen voor controle geautomatiseerd te selecteren op basis van risicoprofielen en steekproeven, zal enerzijds de handhaving positief beïnvloed worden, en vindt er anderzijds een belangrijke efficiency verbetering plaats in de goederenlogistiek. De communicatie over handhaving op het gebied van veiligheid, landbouw, namaak, voedselveiligheid, cultuur, milieu en dergelijke wordt door de toepassing van de systemen verbeterd.

Het CLIENT-programma van LNV heeft geresulteerd in landelijk werkende systemen bij de Plantenziektenkundige Dienst (CLIENT-PD systeem). Bij de Voedsel en Waren Autoriteit/Rijksdienst voor de keuring van Vee en Vlees (VWA-RVV) is het VGC-systeem tot stand gekomen. Bij het bedrijfsleven is een systeem gerealiseerd voor het opmaken van aangiftes aan VWA-RVV en PD, met hergebruik van gegevens uit Douane-aangiftes (het EV-PD-systeem). Verder wordt in opdracht van de Nationale Havenraad een Veterinair Informatie Systeem (VIS) gebouwd om het bedrijfsleven vanuit de overheid goed te informeren over veterinaire importeisen.

In mijn antwoord op vraag 3 is Stroomlijning Overheidsinterventies Zeehavens (SOZ) aan de orde gekomen. Een project onder SOZ is de vorming van een Overheidscommunity Goederen, waarbinnen diverse overheden beter moeten gaan samenwerken op de gebieden controles/inspecties, communicatie en efficiënte (gedigitaliseerde) berichtenstromen (zowel voor zeehavens als luchthavens). De bedoeling is dat de Overheidscommunity Goederen in verbinding komt te staan met de, binnen het bedrijfsleven te formeren, Bedrijvenscommunity (bijvoorbeeld Port Infolink in Rotterdam). Zodoende ontstaat de mogelijkheid tot goede communicatie en uitwisseling van elektronisch berichtenverkeer tussen overheid en bedrijfsleven, voortbouwend op de hierboven beschreven reeds bestaande initiatieven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Overheid Transactie Poort (OTP), een elektronisch postkantoor tussen het private bedrijvendomein en het publieke overheidsdomein. Daarnaast worden op dit moment interdepartementaal voorbereidingen getroffen om tot een Gemeenschappelijke Beheerorganisatie (GBO) voor elektronisch berichtenverkeer te komen. Zeehavengerelateerde berichten kunnen hier mogelijk ook gebruik van gaan maken.

Kortom, er wordt dus gestreefd naar integratie van communicatiesystemen binnen private partijen en binnen publieke partijen. Deze geïntegreerde private en publieke systemen communiceren vervolgens weer met elkaar via het OTP. Dit zal ook bijdragen aan vermindering van administratieve lasten bij bedrijven en overheid. Daarmee is er een relatie met het overheidsprogramma ICT en administratieve lastenverlichting (ICTAL).

De komende tijd moeten bovenbeschreven initiatieven uitgebouwd gaan worden met meer soorten berichten/informatie (bijvoorbeeld van andere inspectiediensten), door meer bedrijven te betrekken en door koppelingen met andere (zee/lucht)havens te maken.

De kosten van ontwikkeling van dergelijke systemen zijn verdeeld over diverse overheden, havenbedrijven en havenbedrijfsleven. Zo wordt Port Infolink gefinancierd door het Havenbedrijf Rotterdam. De ontwikkelkosten én de exploitatiekosten van elektronische aangifteprocessen bij Douane (waaronder Elektronisch Manifest) worden volledig uit het automatiseringsbudget van de belastingdienst gefinancierd. Er vindt geen doorberekening van kosten plaats naar betrokken bedrijven. De ontwikkeling van alle Client-systemen voor elektronische berichtuitwisseling bij invoer van landbouwgoederen is bekostigd door het Ministerie van LNV. De gemaakte investeringskosten worden niet in rekening gebracht. Verrekening van afschrijvingen en onderhoudskosten is, in het kader van de politieke opdracht om kostendekkend te werken, de primaire verantwoor-

delijkheid van de eigenaren van deze systemen, zijnde de agentschappen PD en VWA-RVV. Eén Cliëntapplicatie is overgedragen aan het bedrijfsleven (HBAG (Hoofdbedrijfsschap Agrarische Goederen)). Verrekening van exploitatie- en afschrijvingskosten van deze applicatie is dus een verantwoordelijkheid van HBAG. Tevens zijn er op verzoek van de Douane nog specifieke functionaliteiten aan de Client applicaties toegevoegd. Deze zijn gezamenlijk gefinancierd door LNV en Douane. De bouw van het Veterinair Informatie Systeem wordt bekostigd door de Nationale Havenraad en de VWA; de beheerkosten komen waarschijnlijk ten laste van de overheid.

Kosten voor ontwikkeling OTP en GBO liggen aan overheidszijde. Deze initiatieven zijn echter gericht op veel meer terreinen dan alleen goederenvervoer en zeehavens.

11

Waarom streeft Nederland slechts naar een geleidelijke afschaffing van overheidsfinanciering van haveninterne infrastructuur? Welke termijn acht de regering realistisch met betrekking tot deze afschaffing? Bestaan er nog andere (bijvoorbeeld juridische) wegen om staatssteun van regeringen aan haveninfrastructuur te voorkomen? Is de Nederlandse regering bereid hier gebruik van te maken?

Allereerst streef ik naar transparantie wat betreft overheidsinvesteringen in en ten behoeve van havens in de diverse Europese landen door middel van een richtsnoer voor publieke financiering in zeehavens, door de Europese Commissie op te stellen. In de Beleidsagenda van de Nota heb ik als streefdatum voor het in werking treden van dit richtsnoer 2008 genoemd. Binnen het kader van dit richtsnoer streef ik naar een geleidelijke afschaffing in Europees verband van overheidsfinanciering van haveninterne infrastructuur. Geleidelijk, omdat ik dit meer haalbaar acht dan een plotse stop. De termijn van afschaffing hangt sterk af van de inhoud van en het draagvlak voor het richtsnoer dat de Europese Commissie zal voorstellen.

Er bestaan juridische wegen om staatssteun aan havens te voorkomen, namelijk door een beroepsprocedure te starten tegen concrete subsidies van buitenlandse overheden. Dit kunnen overheden, maar ook belanghebbende bedrijven, burgers of organisaties doen. Zolang een heldere definitie ontbreekt van geoorloofde en ongeoorloofde staatssteun in havengerelateerde infrastructuur, is de Nederlandse overheid zeer terughoudend met het inzetten van een beroepsprocedure.

12

Op welke manier kan de minister waarborgen dat er een duidelijke scheiding is van publieke taken op het gebied van nautisch beheer en toezicht op milieu- en veiligheidsnormen enerzijds en de meer marktgeoriënteerde taken bij de exploitatie van natte haveninfrastructuur en haventerreinen anderzijds?

De wijze waarop een scheiding van genoemde taken is te waarborgen, zal van geval moeten worden bekeken. Bij de recente zelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam zijn de publieke nautische belangen in het «Havenmeesterconvenant Rotterdam» geborgd; een en ander vooruitlopend op de voorgenomen wijziging van de Scheepvaartverkeerswet. Bij de uitvoering van het convenant is uitgangspunt dat de Rijkshavenmeester over de uitvoering van zijn, door het rijk opgedragen, taken alléén verantwoording schuldig is aan het bevoegd gezag en niet aan de directie van de HbR NV. Daarnaast is het ook aan de betrokken mede-overheid om te voorzien in een kader voor sturing en toezicht op de publieke taakuitoefening in een constellatie van verzelfstandiging. Daarbij

zullen ook evaluatiemomenten moeten worden benoemd om te toetsten of de ontvlechting van publieke en private taken binnen de NV beleidsmatig en boekhoudkundig voldoen aan de (onder meer in het convenant daarover opgenomen) eisen.

13

Waarom wordt er gesproken over het stoppen van de HIP-regeling, tenzij er bij de evaluatie in 2005 zwaarwegende redenen zijn om de regeling alsnog te continueren, terwijl de HIP-regeling in bijlage twee als positief wordt ervaren?

De effectiviteit van een regeling is voor mij niet zonder meer een argument om een regeling voort te zetten. Er kunnen zich wijzigingen voordoen in de werkingssfeer van een regeling die aanleiding zijn om een regeling niet te continueren. Bij de HIP-regeling is hier mijns inziens sprake van, alhoewel de tweede tranche van deze regeling in 2005 nog geëvalueerd wordt. De ervaring met de HIP-regeling als besproken in bijlage twee van de Nota Zeehavens betreft de ervaring met de eerste tranche van de HIP-regeling. Op grond van die ervaring is in de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid van 1999 een tweede tranche van de regeling ingesteld.

Met betrekking tot de wijzigingen in de werkingssfeer van de HIP-regeling geeft het kabinet in de Nota Zeehavens aan dat in de toekomst meer focus in het benutten van publieke middelen moet worden aangebracht. Daarbij kiest het rijk ervoor om de middelen daar in te zetten waar het rijk rechtstreekse verantwoordelijkheid draagt: de zeetoegang en de achterlandverbindingen. Inzet van publieke middelen ten behoeve van investeringen van zeehavenbeheerders in haventerreinen en kades, zoals de HIP-regeling beoogt, ligt dan minder voor de hand. Bovendien zijn de onderdelen waarop de HIP-regeling subsidie verleent, gronduitgifte en kades, steeds meer onderhevig aan internationale concurrentie. Subsidieverlening werkt dan marktverstoring. Wel blijft de mogelijke verstoring van het level playing field in andere landen een blijvend punt van aandacht. Mijn inzet op dit terrein richt zich dan ook op het opstellen van een helder richtsnoer voor publieke financiering in zeehavens binnen de Europese Unie, waarbij steun voor haveninterne infrastructuur wordt afgebouwd.

14

Gesteld wordt dat het minder gunstig kan zijn voor het zeehavenbeheer van Amsterdam, indien de haven van Amsterdam als gemeentelijke dienst blijft bestaan. Welke zijn deze nadelen?

De haven van Amsterdam heeft het afgelopen decennium zeer goede groeicijfers laten zien, onder regie van het Gemeentelijke Havenbedrijf. Kortom, een gemeentelijke dienst hoeft geen belemmering te zijn. Tegelijkertijd constateer ik dat de internationale omgeving verandert. Zoals in de Zeehavennota gesteld, vereisen de internationale ontwikkelingen in de maritieme sector in toenemende mate commerciële slagkracht van de havenbeheerder. Een haven die wordt beheerd door een gemeentelijke dienst is onderworpen aan gemeentelijke politieke en bestuurlijke procedures die de commerciële slagkracht zouden kunnen verminderen. Voorts zien we dat bijna alle havenbedrijven van de grote havens in de Hamburg-Le Havre range niet meer rechtstreeks door overheden worden aangestuurd. Dat kunnen redenen zijn om de status van het havenbedrijf opnieuw te bezien. Het is aan de Gemeente Amsterdam om te bepalen of het raadzaam is het havenbedrijf te verzelfstandigen.

15

Betekent het feit dat de baggeropslag en de kosten voor het reinigen van verontreinigde baggerspecie in Nederland tot hogere kosten leidt dan in andere landen en de kosten van de baggerwerkzaamheden beperkt moet worden gehouden, dat er niet of minder gebaggerd wordt?

Er kan geen sprake zijn van structureel uitstel of afstel van onderhoudsbaggerwerk. De contractdiepten en nautische toegang van zeehavens moeten immers voortdurend in stand worden gehouden. In de Nederlandse getijdenhavens is overwegend sprake van sedimentatie vanuit zee (zoute bagger). Dit betreft relatief schone baggerspecie welke op zee mag worden gestort. Sediment dat door de rivieren wordt afgezet (zoete bagger) is veelal wel verontreinigd. Dit leidt tot hogere kosten voor baggeren en bestemmen. Vanwege deze hogere kosten is hier sprake van baggerachterstand. Het kabinet heeft afgelopen jaar besloten om de ontstane onderhoudsachterstanden op de belangrijkste rijksvaarwegen de komende jaren weg te werken. De Nederlandse zeehavens (vrijwel allemaal getijdenhavens) verhalen hun kosten voor baggeren en bestemmen overigens op de havengebruikers. In buitenlandse havens liggen de tarieven soms lager omdat de kosten voor baggeren en bestemmen niet of niet volledig aan de havengebruikers worden doorberekend.

16

Wat betekent de stringente Arbowetgeving voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens?

De Arbowetgeving is in de Nederlandse havens noch stringenter dan in andere Nederlandse bedrijfstakken, noch stringenter dan in andere Europese havens. De Arbowetgeving is immers gebaseerd op Europese wetgeving. Er zijn geen nadelige gevolgen van de Arbowetgeving voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens.

17

Wat betekent verdere uitdieping van de Westerschelde voor de concurrentiepositie van onze zeehavens en welke zouden de consequenties kunnen zijn van mondiale ontwikkelingen ten aanzien van scheepsgrootte en organisatie van transport-stromen voor onze havens?

Er is een Maatschappelijke Kosten-Baten-analyse (MKBA) uitgevoerd met het oog op plannen om de Westerschelde te verruimen. Daarin is vooral gelet op het containervervoer over zee omdat hierbij de belangrijkste effecten van de verruiming te verwachten zijn. Voorts blijken er vrijwel uitsluitend effecten voor Rotterdam en niet voor de andere Nederlandse havens op te treden.

Het volgende beeld komt in de MKBA naar voren: het marktaandeel van Antwerpen in de Hamburg-Le Havre-range zal bij een verruiming naar 13.10 meter, naar verwachting tussen 2001 en 2010 stijgen met 3 à 4 procent, terwijl het Rotterdamse marktaandeel ongeveer gelijk zal blijven. Vervolgens zal na 2010, bij doorgaande vergroting van containerschepen, het marktaandeel van Rotterdam tot 2030 weer gaan stijgen met ongeveer 5%, terwijl Antwerpen zal terugvallen naar het marktaandeel van 2001. Ter vergelijking: Rotterdam kan nu reeds onafhankelijk van het getij de allergrootste containerschepen ontvangen en dit zal naar verwachting ook in de toekomst het geval zijn. Er is een getij-ongebonden diepgang van ruim 17 meter mogelijk.

Samengevat: een verdieping van de Westerschelde zal op de kortere termijn dus wel een effect op het marktaandeel van Rotterdamse containeroverslag hebben (gelijkblijvend marktaandeel), maar dit zal op de lange termijn weer ongedaan worden gemaakt. Een verruiming van de Westerschelde blijkt weinig invloed te hebben op de andere Nederlandse

zeehavens. De consequenties van mondiale ontwikkelingen ten aanzien van scheepsgrootte zijn in de MKBA meegenomen. De consequenties van de ontwikkelingen in de organisatie van transportstromen voor de Nederlandse zeehavens zijn voor dit concrete geval niet onderzocht.

18

Voor capaciteitsuitbreiding van de zeetoegangen zijn geen middelen gereserveerd anders dan voor PMR. Is het mogelijk om nu al, ondanks gebrek aan financiële middelen, een prioritering aan te brengen in de gewenste capaciteitsuitbreiding van diverse ingediende projecten?

Het enige project voor capaciteitsuitbreiding van de zeetoegang dat, naast PMR, bij Verkeer en Waterstaat is ingediend, betreft de verbetering van de zeetoegang van de haven van Amsterdam (Zeepoort IJmond). Voor dit project is in het MIT 2005 aangegeven dat de regio (de bestuurlijke partijen in het Noordzeekanaalgebied, de provincie Noord-Holland en de desbetreffende gemeenten), ondersteund door Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, onderzoek doet naar innovatieve en goedkope oplossingsvarianten. Deze varianten zijn in november 2004 door de regio aan mij gepresenteerd en worden momenteel door Verkeer en Waterstaat en andere partijen (onder andere het CPB) grondig bestudeerd. In april 2005 heb ik hierover overleg met de regio. Bij prioritering van projecten voor capaciteitsuitbreiding van de zeetoegang is het in de Nota Zeehavens (par. 5.3.2) gepresenteerde afwegingskader en de beschikbare financiële middelen van toepassing (zie ook het antwoord op kamervraag 22).

19

Verdere uitbouw van haven- en industriële complexen wordt steeds verder beperkt door Milieu- en veiligheidsregelgeving, aldus de Nationale Havenraad. De minister zal zich pro-actief opstellen ten aanzien van bestaande en toekomstige Europese richtlijnen en ten aanzien van de PKB-Waddenzee. Wat wordt hiermee in concrete zin bedoeld en op welke wijze wil de minister de nu al bestaande knelpunten t.a.v. de Vogel- en Habitatrichtlijn oplossen? Welke invloed heeft de Kaderrichtlijn water op de toegankelijkheid alsmede de economische positie van zeehavens? En heeft het feit dat de Waddenzee zal worden aangewezen als werelderfgoed nog consequenties voor de havenactiviteiten aldaar?

Mijn pro-actieve opstelling ten aanzien van bestaande en toekomstige Europese richtlijnen betekent concreet dat ik vanaf de eerste discussies binnen de Europese Unie over de aanpassing en opstelling van Europese regels op het gebied van milieu en veiligheid de belangen van de Nederlandse zeehavenbedrijvigheid zal inbrengen. Dit komt tot uitdrukking in de Beleidsagenda in bijlage 1 van de Nota Zeehavens, met name in de acties 1 tot en met 7 onder Randvoorwaarden stellen en toezicht houden.

Met betrekking tot de huidige knelpunten ten aanzien van de Vogelen Habitatrichtlijn verwijs ik naar het antwoord op kamervraag 20 over het steunpunt voor toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de rijksinzet in Europees verband.

De Kaderrichtlijn Water beoogt een goede kwaliteit van het zoete water en het kustwater van alle lidstaten in 2015 te bewerkstelligen. Onlangs is aan de Tweede Kamer de rapportage «Pragmatische implementatie Kaderrichtlijn Water» toegezonden, waarin wordt aangegeven hoe Nederland de richtlijn zal implementeren. Implementatie in de Nederlandse wetgeving is voorzien in 2005. Het verbeteren van de waterkwaliteit heeft ook betrekking op het water in havenbekkens en zal aldus invloed hebben op de toegankelijkheid en de economische positie van zeehavens. De invloed op de toegankelijkheid zal overigens beperkt zijn. De invloed op de economi-

sche positie zal tot uitdrukking komen in toenemende beperkingen op waterverontreinigende activiteiten. Een en ander zal echter gelden voor alle zeehavens binnen de Europese Unie, zodat sprake zal zijn van een «level playing field». In de periode tot 2015 zal er op worden toegezien dat de invloed van regelgeving voortvloeiend uit de richtlijn op de economische positie van de Nederlandse zeehavens niet wezenlijk verschilt met de invloed in concurrerende buitenlandse zeehavens.

Wat betreft de PKB Derde Nota Waddenzee herziet het kabinet momenteel het in 2001 door het toenmalige kabinet aan de Kamer gezonden kabinetsstandpunt op deze PKB naar aanleiding van het eindrapport van de Adviesgroep Waddenzeebeleid «Ruimte voor de Wadden» (de Commissie Meijer). De PKB Derde Nota Waddenzee is gericht op het beschermen en ontwikkelen van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap. Binnen randvoorwaarden van de hoofddoelstelling, de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water zijn menselijke activiteiten mogelijk. Bij de herziening van het kabinetsstandpunt op de PKB wil ik de bereikbaarheid van de zeehavens aan de Waddenzee faciliteren door in aanvulling op de handhaving van de streefdieptes uit 1993 en in aansluiting op natuurlijke ontwikkelingen in de vaargeuldiepte te bezien of incidentele verdiepingen van delen van de hoofdvaargeulen mogelijk gemaakt kunnen worden. Verder streef ik ernaar de mogelijkheden voor landinwaartse uitbreiding van zeehavengebieden handhaven.

Een en ander geldt onder de voorwaarden dat dit past binnen het afwegingskader zoals aangegeven in de PKB en dat dit economisch rendabel is.

De erkenning van de Waddenzee als Werelderfgoed zal geen gevolgen hebben voor de regelgeving in en om de Waddenzee. Vanuit UNESCO kunnen geen extra regels of wetten worden opgelegd. Wel betekent de erkenning dat Nederland zorgt voor een goede instandhouding. Met de bestaande regelgeving en de PKB Derde Nota Waddenzee is mijns inziens een adequate instandhouding geborgd.

20

Er is een steunpunt ingesteld dat adviseert over de toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Is de minister ook bereid om samen met de collega van LNV de uitwerking van de VHR voor ons dichtbevolkte land in Europees verband aan de orde te stellen? Deelt u de mening dat uitwerking van deze VHR in ons dichtbevolkte land meer nadelig uitpakt in economische zin dan voor andere Europese minder dichtbevolkte landen?

Ik heb geen indicaties dat de implementatie van de Vogel- en Habitatrichtlijn in ons land nadelig uitpakt ten opzichte van minder dichtbevolkte lidstaten. Wel kan ik me voorstellen dat het in ons dichtbevolkte land in de toekomst moeilijker zal zijn om compensatiegebieden te vinden. Ik erken dat er zorgen bestaan over de economische effecten van de richtlijnen op bijvoorbeeld havenontwikkelingen.

Zeker bij havenontwikkelingen is het van groot belang van meet af aan goed naar de wisselwerking tussen natuur en economie te kijken. Zeehavens zijn immers vaak gesitueerd in de estuaria van grote rivieren, en daarmee liggen de havens en de maritieme toegangswegen vaak in of bij richtlijngebieden. De recente uitspraak van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State over de Planologische Kernbeslissing-Plus met betrekking tot het Project Mainportontwikkeling Rotterdam laat zien dat de complexiteit van mariene ecosystemen hoge eisen stelt aan de passende beoordeling van de effecten van projecten.

Ik ben op dit moment in overleg met mijn Vlaamse en Duitse collega's over de uitwerking van de VHR voor de zeehavens, mogelijke knelpunten en oplossingen. Mijn inzet daarbij is om te kijken of we binnen de kaders van de VHR tot oplossingen kunnen komen. Zoals u weet heeft de regering, op basis van de conclusies van het Interdepartementale Beleidsonderzoek (IBO) Vogel- en Habitatrichtlijn, besloten ten aanzien van de VHR de communicatie te verbeteren, de gegevensvoorziening te versterken en de uitvoering te faciliteren. Het kabinet heeft eerder aangegeven te verwachten dat hiermee de knelpunten adequaat kunnen worden aangepakt. Pas als blijkt dat dit onvoldoende het geval is, komt een volgende stap in beeld en zal worden bezien of aanpassing van nationale regelgeving (Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawetwet) gewenst is. Als ook dit onvoldoende resultaat oplevert zal het kabinet aanpassing van Europese regels agenderen. De Europese Unie zal in 2007 de voortgang bij de implementatie van de Habitatrichtlijn evalueren.

21

Zowel de minister als de Havenraad willen (veel) aandacht besteden aan het terugdringen van de administratieve lastendruk. Welke kosten zijn hiermee gemoeid?

Bent u bereid uzelf een taakstelling op te leggen en zo ja, welke?

In het project Stroomlijnen Overheidsinterventies in Zeehavens staat het terugdringen van de administratieve lastendruk centraal. De vermindering van kosten voor het bedrijfsleven is niet gekwantificeerd. Voor heel Verkeer en Waterstaat streef ik naar een reductie van administratieve lasten van 26% aan het eind van de kabinetsperiode.

22

Vanwege budgettaire krapte werden prioriteiten gesteld. Prioriteit wordt gegeven aan de ontsluiting van de mainport Rotterdam en Schiphol alsmede aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen van de weg. Voor de Amsterdamse zeehavens alsmede de Nederlandse Scheldehavens en de Groninger zeehavens welke beschreven worden als zijnde van belang voor de regionale economische betekenis wordt geen budgettaire ruimte gereserveerd voor de realisatie van basisinfrastructurele investeringen. Welke gevolgen zou dit kunnen hebben voor de economische groei van deze hierboven genoemde drie havengebieden? Wat betekent dit gegeven voor de concurrentiepositie ten opzichte van bijvoorbeeld Belgische en Duitse havens? Kan een deel van deze gewenste investeringen in de basisinfrastructuur niet worden aangemerkt als onderhoudsachterstand? Wil de minister voor de hierboven genoemde drie locaties een kosten-baten analyse (MKBA) laten opstellen en dan alsnog deze prioritering heroverwegen? Dit laatste in lijn met de economische beleidsfilosofie zoals die is weergegeven in de nota «Pieken in de Delta».

In de Nota Zeehavens worden zeehavens onderscheiden op grond van het feit of ze wel of niet in een economisch kerngebied zijn gelegen. Dit is het geval voor de mainport Rotterdam, het Amsterdam Noordzeekanaalgebied en het Scheldebekken in Zeeland. De zeehavens in Groningen liggen niet in een economisch kerngebied, maar zijn van belang voor de ontsluiting van het economisch kerngebied Groningen. Het afwegingskader voor overheidsinvesteringen in basisinfrastructuur ten aanzien van zeetoeegangen en in nieuwe ruimte voor economische activiteiten geeft prioriteit aan projecten in economische kerngebieden, conform de Nota Ruimte, Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta. Daarnaast moet uitzicht zijn op financiering van de oplossingsrichting en moet bovendien sprake zijn van een positief maatschappelijk economisch rendement. Voor projecten

in de Groningse havens geldt een extra criterium: er moet sprake zijn van concrete interesse van marktpartijen.

Voor capaciteitsuitbreidingen van de zeetoeegangen en voor het creëren van nieuwe ruimte zijn geen middelen gereserveerd anders dan voor PMR. Indien vanuit de regio een knelpunt wordt gesignaleerd dat aantoonbaar en onderbouwd tot capaciteitsproblemen en economische schade op nationaal niveau kan leiden, vindt afweging plaats conform het geschetste afwegingskader, waarna eventueel door middel van een Infrastructuurfondsbrede prioritering dan wel door middel van externe financieringsbronnen een financiële reservering kan worden gemaakt.

Voor de achterlandverbindingen geldt dat in het MIT projecten zijn opgenomen die mede van belang zijn voor de ontsluiting van de zeehavens van Amsterdam, Zeeland en Groningen. Daarmee wil de rijksoverheid haar bijdrage leveren aan hun concurrentiepositie ten opzichte van Duitsland en België. Daarnaast zal zij dat ook doen via de aangekondigde maatregelen met betrekking tot marktwerking en randvoorwaarden.

Een MKBA per regio heeft gezien de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Nota Pieken in de Delta geen toegevoegde waarde. De prioritering van economische kerngebieden komt voort uit een goede afweging van de maatschappelijke kosten en baten van investeringen in een gebied. Dat neem ik in mijn afwegingskader als uitgangspunt, om vervolgens het nut van de geprioriteerde individuele projecten in het kader van de MIT-procedures te beoordelen met een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA). De bevindingen van de TCI maken eens te meer duidelijk hoe belangrijk dit instrument is op projectniveau.

23

De geformuleerde beleidsmaatregelen zijn er mede op gericht om de kwaliteit van het vestigingsklimaat in de zeehavens te verbeteren, ook voor industriële bedrijven. In het Actieplan Bedrijfsterreinen worden nieuwe en bestaande bedrijfsterreinen aangewezen die ondersteuning van het Rijk zullen verkrijgen. Graag een overzicht welke terreinen dit zijn alsook een overzicht waarbij negatief werd geadviseerd. De Nationale Havenraad is van mening dat bij vestiging van nieuwe bedrijfsterreinen voldoende CO₂-emissierechten moeten worden veilig gesteld. Hoe is daarin voorzien?

Voor een overzicht van nieuwe en bestaande bedrijfsterreinen die door EZ worden ondersteund (de zogeheten Topprojecten) verwijs ik graag naar de bijlage welke is overgenomen uit bijlage 1 van het Actieplan Bedrijventerreinen. Deze terreinen zijn geselecteerd conform de criteria uit het Actieplan Bedrijventerreinen. Deze zijn:

- a) Het terrein heeft een bovenregionaal karakter.
- b) Het is een ruimtelijk aaneengesloten terrein met een omvang van minstens 150 hectare.
- c) Het terrein biedt voldoende ruimte voor vestiging van bedrijven in milieucategorie 4 of hoger.
- d) Indien sprake is van een nieuw terrein ligt het binnen de economische kerngebieden van de Nota Ruimte.
- e) Het terrein ligt in een gebied waar nieuwe bedrijventerreinen relatief schaars zijn.
- f) Het terrein ligt in een regio met een grote opgave voor herstructurering.

Een bedrijventerrein is bovenregionaal als stuwende bedrijvigheid aanwezig is. Naast de hiervoor genoemde criteria is bij Topprojecten nog gekeken naar de economisch toegevoegde waarde, fase van het project,

bereikbaarheid en of het mogelijk is om er bedrijven van milieucategorie 5 of 6 te vestigen.

De lijst met Topprojecten is afgestemd met de betrokken departementen. Daarbij is met deze departementen specifiek gekeken in hoeverre de projecten aansluiten op stedelijke netwerken, op vervoersassen en op kennisdan wel industriële clusters. Vervolgens is de lijst besproken met andere partijen, zoals onder meer decentrale overheden en bedrijfsleven. Het Actieplan is met de Tweede Kamer op 30 september 2004 besproken en door de Kamer aanvaard. In het Actieplan zijn topprojecten opgenomen voor de volgende havengemeenten: Delfzijl, Moerdijk, Amsterdam, Vlissingen, Terneuzen, Binnenmaas, Dordrecht en Rotterdam.

Met betrekking tot CO₂-emissierechten heeft de Nationale Havenraad aangegeven dat het van belang is voldoende CO₂-emissierechten veilig te stellen voor een mogelijke uitbreiding van de bestaande bedrijven én van de vestiging van nieuwe bedrijvigheid. De geformuleerde beleidsmaatregelen in de Nota Zeehavens en in de door mijn collega van Economische Zaken uitgebrachte «Industriebrief, ruimte om te excelleren» zijn erop gericht om het vestigingsklimaat in onder meer zeehavengebieden te verbeteren. Bedrijven moeten de ruimte krijgen om zich verder te ontplooiën, ook milieuruimte. Nederland is echter gehouden om internationaal afgesproken verplichtingen na te komen. Op grond van het Kyotoverdrag gelden nationale emissieplafonds voor CO₂. Het kabinet heeft de ruimte binnen het Nederlandse emissieplafond toebedeeld naar sectoren, waaronder de industrie. Indien sprake is van vestiging van CO₂-emitterende bedrijvigheid in de zeehavengebieden zal binnen het voor de industrie geldende plafond ruimte gevonden moeten worden om deze uitstoot te accommoderen. Voor de circa 200 grote, industriële bedrijven in Nederland (onder meer die in de zeehavengebieden) die deelnemen aan het per 1 januari 2005 ingevoerde Europese systeem van emissiehandel, wordt per periode een allocatieplan van emissierechten gemaakt waarbinnen rekening wordt gehouden met «bekende» nieuwkomers (waaronder die in zeehavengebieden). Deze krijgen volgens de algemene regels rechten toebedeeld. Voor «onbekende» nieuwkomers is er een reservepot. De looptijd van het huidige allocatieplan is tot 2008; het daarop volgende allocatieplan loopt tot 2012. Indien het nieuwe bedrijf niet onder het systeem van CO₂-emissiehandel valt, dan zal dit bedrijf geen CO₂-plafond worden opgelegd. Wel zal dit bedrijf moeten voldoen aan de stand der techniek ten aanzien van energie-efficiëntie. Het kabinet heet elk bedrijf dat zich in Nederland wil vestigen welkom mits voldaan wordt aan de geldende randvoorwaarden voor leefbaarheid en veiligheid, zo ook CO₂-emitterende bedrijvigheid. Het op voorhand veilig stellen van CO₂-emissierechten op nieuwe bedrijfsterreinen acht het kabinet vanwege de hiervoor beschreven systematiek niet wenselijk.

Bijlage 1 bij vraag 23

N = nieuw H = herstructurering

Provincie	Gemeente	Topprojecten	
Drenthe	Emmen	Bargermeer	H
Flevoland	Almere	A6-A27	N
Gelderland	Arnhem-Duitse grens	KAN A12 zone, bedrijfsschap A12	N
Gelderland	Ede-Veenendaal	A12-A30	N
Gelderland	Nijmegen/Wijchen	A73 zone	H
		Westkanaaldijk/Noord- en Oost Kanaalhaven/Wijchen-Oost	
Gelderland	Nijmegen-West	KAN A73 zone (Beuningscheveld)	N

Provincie	Gemeente	Topprojecten	
Gelderland	Overbetuwe, Valburg/Elst	KAN A15 zone	N
Gelderland	Zutphen	De Mars	H
Groningen	Delfzijl	Oosterhorn	H
Groningen	Groningen	Westpoort	N
Groningen	Groningen	Meerstad met Zuidoost-Groningen	H+N
Limburg	Beek	Luchthaven Oost	H+N
Limburg	Maastricht	Beatrixhaven/Zinkwit	H
Limburg	Sittard/Geleen	Chemelot Noord/Kampstraat/ Kerensheide	H
Limburg	Venlo	Logistiekterrein Tradeport Noord/ Logistiekterrein Tradeport Oost (Green port)	N
Limburg	Venlo	Venlo Tradeport	H
Noord-Brabant	Breda	Krogten/Erner/Hintelaken	H
Noord-Brabant	Eindhoven	De Hurk/Ekkersrijt/De Kade	H
Noord-Brabant	Ettenleur	Vosdonk	H
Noord-Brabant	Helmond	Hoogeind	H
Noord-Brabant	Moerdijk	Moerdijkse Hoek	N
Noord-Brabant	Roosendaal	Borchwerf	N+H
Noord-Brabant	Roosendaal	Majoppeveld	H
Noord-Brabant	's-Hertogenbosch	Kloosterstraat	N
Noord-Brabant	's-Hertogenbosch	Rietvelden/De Vutten/Ertveld	H
Noord-Brabant	Tilburg	Loven/Kanaalzone/Kraaiven	H
Noord-Brabant	Waalwijk	Haven Waalwijk	H
Noord-Holland	Amsterdam	Weststrandzone	N
Noord-Holland	Amsterdam	Havengebied: Coen- en Vlothaven	H
Noord-Holland	Beverwijk, Velsen	IJmond-Noord	H
Noord-Holland	Haarlemmermeer	Zoekgebied Haarlemmermeer	N
Noord-Holland	Haarlem	Waarderpolder	H
Noord-Holland	Zaanstad	Kanaaloeverzzone	H+N
Noord-Holland	Zaanstad, Beverwijk	Wijkermeerpolder	N
Overijssel	Almelo	Regionaal Bedrijventerrein Twente	N
Overijssel	Enschede	Havengebied Enschede	H
Overijssel	Hengelo	Twentekanaal	H
Overijssel	Kampen	Haatland 1-6	H
Utrecht	Utrecht	Lage Weide	H
Zeeland	Vlissingen, Terneuzen	Kanaalzone, Sloehaven	H+N
Zuid-Holland	Binnenmaas	Hoeksche Waard	N
Zuid-Holland	Dordrecht	Zeehaven Dordrecht	H
Zuid-Holland	Leiden, Alphen a/d Rijn	Oude Rijnzone	H
Zuid-Holland	Rotterdam	Tweede Maasvlakte	N
Zuid-Holland	Rotterdam	Bestaand Rotterdam Gebied	H
Zuid-Holland	Rotterdam	Spaanse polder	H
Zuid-Holland	Rotterdam	Stadshavens Rotterdam	H
Zuid-Holland	Rotterdam, Zoeter- meer, Gouda	Zuidplas (A12 en Aa)	N
Zuid-Holland	Schiedam, Vlaar- dingen	Rechter Maasoever	H

Bron: EZ, Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008, mei 2004, pp. 60-61.

24

Zowel de regering als de Nationale Havenraad onderschrijven het belang van een goed nationaal zeehavennetwerk waarbij beleid wordt toegesneden op complementaire functies. De Nationale Havenraad zal daarover een nader rapport uitbrengen. Wanneer kan de Kamer dit rapport verwachten?

Onderstaand antwoord is gebaseerd op informatie van de Nationale Havenraad. Ter voorbereiding op het rapport over het nationale zeehaven-netwerk laat de Nationale Havenraad een onderzoek naar de maritieme goederenstromen in Noordwest Europa uitvoeren door bureau NEA. Het eerste gedeelte van dit onderzoek, het in kaart brengen van de huidige en de te verwachten ladingstromen van en naar de Europese zeehavens en het inland transport waarmee die ladingstromen worden afgewikkeld, is

inmiddels afgerond. In de lopende onderzoeksfase wordt verder ingezoomd op de analyse van het achterlandvervoer. Uitgaande van de prijs/kwaliteitsverhouding van de diverse modaliteiten van de betrokken landen worden de kansen en bedreigingen voor de zeehavens onderzocht. Op die manier worden de bepalende achterlandnetwerken van de zeehavens in de Hamburg/Le Havre Range in kaart gebracht. Naar verwachting zal dit onderzoek medio 2005 kunnen worden afgerond.

25

Wanneer kan de Kamer het achtergronddocument ontvangen waarin een analyse wordt gegeven van andere Europese zeehavens in vergelijking met de Nederlandse zeehavens? Om een level playing field te creëren tussen bijvoorbeeld de Rotterdamse en Antwerpse havens zou een benchmark meer inzicht kunnen verschaffen. Is de minister bereid zo'n benchmark te laten verrichten waarbij bijvoorbeeld (milieu)regelgeving alsmede de daarmee samenhangende financiële consequenties kunnen worden vergeleken?

Hierbij ontvangt u het bedoelde achtergronddocument van de Nota Zeehavens, waarnaar in deze nota wordt verwezen¹. In 2002 is in opdracht van de Nationale Havenraad een onderzoek verricht door de Erasmus Universiteit Rotterdam naar level playing field in de Nederlandse zeehavens (verschenen februari 2003). Dit was een vergelijkend onderzoek naar milieu- en veiligheidsregelgeving (vuurwerk, verontreinigde baggerspecie, fumigatie, scheepsafval, scheepsverven, tweede vluchtweg binnenvaart-tankers). Wat betreft zeehavens zijn de resultaten uit dit onderzoek meegenomen in het project Stroomlijnen Overheidsinterventies Zeehavens (SOZ).

Binnen het project SOZ heb ik in 2004 met de betreffende branche overleg gevoerd over de wenselijkheid van een onderzoek naar handhavingsaspecten van een aantal veterinaire importregelingen. Daaraan bleek destijds geen behoefte te bestaan, omdat de op die dossiers gesignaleerde problemen inmiddels waren verholpen.

Indien er aanleiding is een benchmark-onderzoek te verrichten, dat wil zeggen als zich concrete verstoringen van het level playing field voordoen, ben ik zeker bereid een dergelijk onderzoek te bevorderen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.