

Vergaderjaar 2004–2005

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 13 juni 2005

De vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit¹, de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid² en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat³ hebben op 18 mei 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende de antwoorden op vragen over de nota Zeehavens: Ankers van de economie, in overeenstemming met de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid d.d. 22 februari 2005 (29 862, nr. 2).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD) memoreert dat de nota Zeehavens de uitgangspunten voor het Nederlandse zeehavenbeleid tot 2010 beschrijft.

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Vos (GroenLinks), Cornielje (VVD), Buijs (CDA), Van Beek (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), voorzitter, Atsma (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Mosterd (CDA), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Verbeet (PvdA), Van den Brink (LPF), Vergeer (SP), Herben (LPF), Tichelaar (PvdA), Ormel (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Koomen (CDA), Boelhouwer (PvdA), Douma (PvdA), Dubbelboer (PvdA), Kruijssen (PvdA).

Plv. leden: Slob (ChristenUnie), Vendrik (GroenLinks), Örgü (VVD), Spies (CDA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Hofstra (VVD), Veenendaal (VVD), Samsom (PvdA), De Krom (VVD), Duivesteijn (PvdA), Eerdmans (LPF), Van As (LPF), Van Heteren (PvdA), Van Lith (CDA), Van Gent (GroenLinks), Van Bochove (CDA), Van der Laan (D66), Gerkens (SP), Jager (CDA), Timmer (PvdA), Depla (PvdA), Fierens (PvdA), Verdaas (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Noorman-den Uyl (PvdA), Bakker (D66), Bibi de Vries (VVD), De Wit (SP), Van Gent (GroenLinks), Verburg (CDA), Hamer (PvdA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Mosterd (CDA), Smits (PvdA), voorzitter, Örgü (VVD), Weekers (VVD), Rambocus

(CDA), De Ruiter (SP), Ferrier (CDA), ondervoorzitter, Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Bruls (CDA), Varela (LPF), Eski (CDA), Koomen (CDA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Douma (PvdA), Stuurman (PvdA), Kraneveldt (LPF), Hirsi Ali (VVD).

Plv. leden: Depla (PvdA), Koşer-Kaya (D66), Blok (VVD), Kant (SP), Halsema (GroenLinks), Smilde (CDA), Verbeet (PvdA), Timmer (PvdA), Tonkens (GroenLinks), Omtzigt (CDA), Adelmund (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Visser (VVD), Algra (CDA), Vietsch (CDA), Van der Vlies (SGP), Hessels (CDA), Hermans (LPF), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van Dijk (CDA), Van Eggerschot (VVD), Van Dijken (PvdA), Blom (PvdA), Kalsbeek (PvdA), Van As (LPF), Schippers (VVD).

³ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmer-

mans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD) Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), 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 (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), 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).

Met deze nota wordt het belang van de Nederlandse zeehavens goed in beeld gebracht. In navolging van de nota Ruimte en de nota Mobiliteit kiest het kabinet nadrukkelijk ook in deze nota voor de economische hot spots. Concreet betekent dit dat investeringen in de mainport Rotterdam voorgaan op investeringen in havens in Amsterdam en Zeeland. Deze laatste havens gaan vervolgens weer voor op havens in Groningen. Mevrouw Snijder ondersteunt dit beleid. De nota beschrijft verder dat de rijksoverheid daartoe in de periode 2005–2010 een beleid zal voeren langs drie hoofdlijnen: de marktwerking, dus verbetering van de markt-omstandigheden voor de havengerelateerde bedrijven; een aantal randvoorwaarden, bijvoorbeeld het bevorderen van veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving; en de capaciteit, het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid van de zeehavens en het realiseren van ruimte voor groei.

Ook deze hoofdlijnen ondersteunt mevrouw Snijder van harte, maar zij wil een aantal kanttekeningen plaatsen en vragen stellen. De financiële consequenties van de nota zijn onduidelijk. Hoewel het belang van de Nederlandse havens wordt benadrukt en een investeringsvolgorde wordt aangegeven, zijn er geen extra financiële middelen vrijgemaakt. Eventuele projecten moeten nu al in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) staan en er is geen ruimte voor nieuwe impulsen. De formulering van het beleid en het realiseren van een sterke concurrentiepositie – het verbeteren van een eerlijk speelveld van en voor de havens – blijven in de nota zeer vaag. Een gelijkwaardig niveau van implementatie van en toezicht op regelgeving moet een speerpunt van het kabinet zijn om de zeehavens daadwerkelijk dat eerlijke speelveld te geven. Mevrouw Snijder betreurt het dat de nota geen economische context heeft. Wat betekent de toename van containeroverslag voor aanvullende werkgelegenheid? Blijft het bij overslaan of worden de containers opengemaakt en wordt er verder nog iets mee gedaan? Ook het Rotterdamse bedrijfsleven vraagt zich af of er meer support kan komen voor het chemiecluster. Men had meer ondersteuning voor de ontwikkeling van innovatieve industriële activiteiten verwacht. Kan het kabinet die ondersteuning geven?

Belangrijk is een stroomlijning van Nederlandse regelgeving. Aanvraag-tijden voor vergunningen en de tijd om wijzigingen van bestemmingsplannen zijn beduidend langer dan in de ons omringende landen. Een havenwet waarin sprake is van één loket waar alle aanvragen behandeld kunnen worden, kan een positieve bijdrage leveren.

De nota signaleert concurrentienadelen voor de havens. Er wordt herhaaldelijk gesproken over het zorgdragen voor een level playing field.

Mevrouw Snijder ondersteunt dit van harte maar signaleert dat in de nota weinig tot geen oplossingen worden aangedragen. Er wordt alleen gewezen op overleg op Europees niveau. Nederland mag niet langer een koppositie innemen bij Europese regelgeving. Wat is de invloed van de discussie over de Vogel- en Habitatrichtlijn op de vertraging van de aanleg van de tweede Maasvlakte? Heeft de implementatie van de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit ook invloed op de nota? Wat is de relatie met het voorgestelde beleid en de noordelijke havens en het Waddenzeebeleid? Hierbij moet gedacht worden aan de KRW (Europese Kaderrichtlijn Water) en de PKB Waddenzee. Is en blijft ook voor de noordelijke havens economische ontwikkeling mogelijk?

Investeringen kunnen alleen doorgaan indien er investeerders zijn. Wellicht is dit een te strenge eis. Ontwikkelingen kunnen gebaat zijn bij investeringen van overheidswege. Het is toch de bedoeling van het havenbeleid dat de diverse havens aanvullend op elkaar werken? Wil het kabinet hieraan aandacht blijven besteden? Mevrouw Snijder wijst op de gesignaleerde concurrentiepositie ten opzichte van de Duitse havens in relatie tot onze westelijke havens en kansen in Oost-Europese landen. De ontwikkeling van de havens zal door infrastructuur ondersteund moeten worden. Ontsluiting is van essentieel belang. Ook het haven-

bedrijfsleven vraagt hier nadrukkelijk om. Een aantal infrastructuurprojecten zijn: de A15, het kanaal Gent-Terneuzen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeesluis Delfzijl. Een apart aandachtspunt is de Eemshaven. Deze haven is nu niet op volledige diepte. Tevens verdient de toegangsweg nadrukkelijke aandacht.

De aanlanding van gas en energie is in economisch opzicht een belangrijke pijler voor Rotterdam en de noordelijke havens. De Energieraad bracht in januari 2005 een rapport uit waarin twee opties in beeld komen voor een LNG-terminal op de nieuwe Maasvlakte en eventueel bij de Eemshaven. Gaat het kabinet hiermee actief aan de slag ondanks het feit dat met ontwikkelingen op de nieuwe Maasvlakte een pas op de plaats moet worden gemaakt?

De strategische brandstofvoorraden bevinden zich voor een groot deel in Rotterdam en Amsterdam. Is de voorraad voldoende? Uit strategische en veiligheidsoverwegingen zijn daarbij meerdere locaties in beeld. Hierbij kan ook naar de noordelijke havens gekeken worden.

Mevrouw Snijder roept een toezegging van de minister in herinnering naar aanleiding van de motie over veiligheid en milieu op zee. Zij vraagt de minister of zij zich wil inzetten voor vestiging van een dergelijk centrum in Den Helder.

Mevrouw **Gerkena** (SP) zegt dat deze nota een voorbeeldproduct is van een overheid die marktwerking nastreeft. Volgens haar is het beleid niet onderbouwd. Marktwerking is het doel van de overheid, terwijl dit volgens haar hoogstens een middel moet zijn. De nota stelt eerlijke concurrentie tussen zeehavens centraal. Wat wordt hiermee bedoeld? Wat is er eerlijk aan het liberaliseren van havendiensten als daarmee de belangen en zekerheden van de Nederlandse havenarbeiders aangetast worden?

Nederland was voorstander van portpackage. Ziet de minister eerlijke concurrentie als een race to the bottom of is zij wel degelijk bereid om de huidige zekerheden voor havenwerkers als minimum vast te stellen? De nota lijkt ook verzelfstandiging te willen bevorderen. Een havenbedrijf als gemeentelijke bedrijf zal volgens de minister de commerciële slagkracht kunnen verminderen door gemeentelijke, politieke en bestuurlijke procedures. Kennelijk vindt de minister dat de gemeenten niet slagvaardig genoeg optreden. Heeft zij de gemeenten daarop wel eens aangesproken? En zo ja, welke gemeenten en hoe reageerden zij daarop?

De verzelfstandiging van het grote Rotterdamse havenbedrijf heeft al plaatsgevonden, maar het kabinet moet nog instrumenten ontwikkelen om nationale belangen te borgen. Is die volgorde wel goed? Is de minister bereid, verdere verzelfstandiging tegen te houden, zolang de maatschappelijke belangen niet voldoende geborgd zijn?

Het valt mevrouw Gerkena op dat de minister voor de havens naar deel-terreinen kijkt. Waarom moet de capaciteit van de Rotterdamse haven toenemen, terwijl de Amsterdamse haven capaciteit over heeft? Hoe rijmt de minister dit met de nationale belangen?

Er is nog steeds geen opening gegeven in het baggerdossier, hetgeen voor de kosten van de havens relevant is. Kan de minister de stand van zaken aangeven met betrekking tot de capaciteit van de baggerdepots en het bevorderen van het schoonmaken van het vervuilde baggerslib? Is zij bereid, snel maatregelen te nemen om de baggercapaciteit te vergroten? De verdieping van de Westerschelde zal op de korte termijn de groei van de Rotterdamse haven remmen – zo staat in de nota – maar op langere termijn zal dit weer ongedaan worden gemaakt. Voor Antwerpen werkt het de andere kant op: eerst een kleine stijging, maar later een terugval. Per saldo is er dus geen effect, behalve een nadelig milieueffect. Is de minister bereid om af te zien van een verdere verruiming van de Westerschelde?

Mevrouw Gerkena complimenteert de minister met haar negatieve reactie op de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Met een omvang van directe baten

die substantieel lager lijken te zijn dan de investeringskosten is het waanzin om deze nieuwe sluis aan te leggen. Hoe reageert de regio op de houding van de minister? Is het project definitief afgeblazen? Onze nationale havens nemen een bijzondere positie in. Nederland is een havenland met bijzondere waterwegennetwerken. Bij het versterken van de havens moet nauwlettend gekeken worden naar de achterliggende infrastructuur. Wil de minister bezien hoe met meer spoed het achterliggende waterwegennetwerk verbeterd kan worden?

De heer **Verdaas** (PvdA) vindt het een keurige nota met goede analyses van verschillende trends in de markt, maar hij raakt er niet opgewonden van. Hij vraagt of de titel nota Zeehavens: Ankers van de economie op het departement is verzonnen of dat iemand hiervoor is ingehuurd. De titel is niet zo gelukkig gekozen: ankers moeten iets op zijn plaats houden en dat mag bij economie toch niet de wens zijn. De internationale vergelijking is te mager. Bij eerdere debatten over dit onderwerp heeft de heer Verdaas gevraagd of een meer structurele aanpak mogelijk is en om met belanghebbenden in de sector hierover van gedachten te wisselen. Allen zeggen dat het level playing field voor iedereen gelijk moet zijn, maar het overzicht over veronderstelde geheime subsidies en heffingen ontbreekt. De heer Verdaas vraagt de minister inzicht te geven in de mate waarin het level playing field onduidelijk en ongelijk zou zijn.

Staatssecretaris Van Geel schrijft in zijn brief van 20 april jongstleden dat het kabinet zich inzet om de norm voor zwaveluitstoot door de scheepvaart verder aan te scherpen. Vanaf 2010 mag het zwavelgehalte voor schepen aan de kade 0,1% zijn, terwijl dat nu 2,7% is. De afschrijvingstermijn van schepen en motoren is echter zo lang dat nu al in Europees verband de periode na 2010 moet worden besproken. Investerings worden nu al voorbereid voor een periode ver na 2010. Ondernemers moeten zo snel mogelijk weten dat er een beloning volgt op innovatie. Is de minister bereid om in Europees verband dit punt aan te kaarten en te bezien of hierover nadere afspraken kunnen worden gemaakt?

Tijdens het laden en lossen mogen de dieselmotoren van de schepen niet draaien. Dit punt is ook besproken tijdens het algemeen overleg over luchtkwaliteit met staatssecretaris Van Geel. De heer Verdaas aarzelt met de vraag om hiervoor middelen vrij te maken, omdat het RIVM het effect van een dergelijke maatregel niet heeft doorgerekend. Wil de minister het RIVM vragen om een dergelijke doorrekening?

De heer Verdaas heeft geen belemmering gevonden om met de aanleg van de A4-zuid te beginnen. Waar is het wachten op?

De fractie van de PvdA heeft met betrekking tot de loodsen de afbouw van de kruissubsidie tussen de verschillende havens gesteund. De heer Verdaas hoort nu van met name de Groningse havens dat de tarieven explosief – stijgingen tot 600% – zijn gestegen, waardoor de positie van de havens onder druk komt. Kent de minister dit geluid en is hierover al een gesprek gevoerd? Kan zij een acceptabele prijsstijging aangeven? Een logische stap zou zijn dat de loodsen met de Duitse kant gaan samenwerken. De heer Verdaas pleit niet voor herinvoering van de kruissubsidiëring, maar het loodsen dient om de veiligheid te waarborgen, hetgeen een publieke taak is. Te overwegen valt om daarvoor een deel van de collectieve middelen aan te wenden.

De NMa moet toezicht op de prijzen van de loodsen houden en het ministerie houdt toezicht op de noodzaak, een loods aan boord te hebben. Is het een idee om een onafhankelijke toezichthouder aan te stellen die een prijs vaststelt?

In de nota wordt een analyse gemaakt over een verlies qua marktaandeel van de Rotterdamse haven van 40 naar 35%. Tevens staat in het rapport dat de markten verschuiven. Het gaat echter om de vraag welk aandeel niet verloren had mogen gaan voor Rotterdam. Als de markt in Oost-Europa groeit is het logisch dat de positie van Nederland op de wereld-

markt wat kleiner wordt. De kernvragen zijn of dit door slecht beleid komt, door te weinig investeren of door ruimtegebrek. Kan in de toekomst hierover een analyse worden gegeven?

Op 22 april jongstleden ontving de Kamer een brief van deze minister en van minister Zalm waarin de PMR-procedure (Project Mainport Rotterdam) uiteen wordt gezet. Wat zijn de materiële gevolgen hiervan?

De heer **Buijs** (CDA) complimenteert de minister met de nota. De minister signaleert zelf als knelpunt de financiering van de investeringen in de basisinfrastructuur. Met behulp van een diepgaande maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt gekeken welke investeringen in de basisinfrastructuur voor havenaanleg en ontsluiting van nieuwe en bestaande havengebieden noodzakelijk zijn. Vervolgens worden vooral bij goed presterende projecten prioriteiten aangegeven. Er is echter meer dan het havengebied Rotterdam. Er zijn minder belangrijke havengebieden waarbij investeringen van eminent belang kunnen zijn voor de ontwikkelingen. Natuurlijk moeten bij schaarse middelen prioriteiten worden gesteld, maar wanneer investeringen aan de orde zijn met een aantoonbaar positief maatschappelijk rendement, is het niet logisch om de initiële schaarste aan middelen uitsluitend als argument te gebruiken om af te zien van de maatschappelijke baten die de maatschappelijke kosten ver kunnen overstijgen. De heer Buijs verzoekt daarom de minister om bijvoorbeeld met de Nationale Havenraad nog eens de diverse projecten na te lopen en te onderzoeken waar de maatschappelijke baten duidelijk de maatschappelijke kosten overstijgen. Wil de minister dit toezeggen? Er zijn zorgen over de achterstanden bij het onderhoud van de infrastructuur en er zijn hardnekkige knelpunten die blijven bestaan in het nationale zeehavennetwerk. Volgens de Nationale Havenraad moet er een masterplan komen voor een integrale aanpak van congestie in het verkeer van en naar de havens. Wat vindt de minister van dit voorstel? De raad noemt de A15, een tweede westelijke oeververbinding onder de Nieuwe Waterweg, de railontsluiting van de Zeeuwse havens, de vaarwegen naar de noordelijke zeehavens alsmede de maritieme toegang tot Delfzijl en de zeetoegang bij IJmuiden. Mevrouw Gerkens merkte op dat de minister gesproken heeft over het rapport van de provincie Bereikbaar, Betrouwbaar, Betaalbaar waarin staat dat een nieuwe zeesluis voor € 250 mln. minder kan worden gebouwd. Het CPB heeft een en ander doorgerekend en half april zou dit verder in bespreking komen. Officieel heeft de Kamer hierover nog niets gehoord. Wat is de stand van zaken rondom de zeesluis bij IJmuiden? Dezelfde vraag geldt voor Terneuzen. Men is met de Vlaamse overheid in onderhandeling. In hoeverre wil de minister betrokken zijn bij de aanleg van een vergrote zeesluis bij Terneuzen richting Gent? Is zij bereid hieraan medewerking te verlenen?

De staatssecretaris heeft per brief van 25 april laten weten dat samen met de Europese Commissie en de buurlanden zal worden onderzocht of het nodig is om de vaargeulen als sterk veranderd water aan te wijzen. De heer Buijs meent dat, mede gelet op de uitspraak van de Raad van State over de tweede Maasvlakte, niet alleen de vaargeul van belang is maar tevens de aanduiding van de gehele Waddenzee. Wil de minister meer informatie geven over de KRW?

Op 22 april heeft de regering de Kamer over het PMR geïnformeerd na het laatste overleg van 17 november en het spoeddebat op 3 februari. Is de belofte van de minister nog steeds geldig dat de tweede Maasvlakte in 2011 wordt opgeleverd? Wat de heer Buijs betreft, mag deze datum vervroegd worden. Is dit in lijn met de ingeschatte vertraging van anderhalf jaar voordat de start van de tweede Maasvlakte kan plaatsvinden? In de brief van deze minister en minister Zalm staat dat de uitspraak op een eventueel beroep door de Raad van State op dit PKB, deel 4, pas in het voorjaar 2008 kan worden verwacht. In hoeverre wordt het tijdspad hier-

door doorkruist? Klopt het dat de regering inmiddels het groene licht heeft gegeven voor de aanbestedingsprocedure c.q. de landaanwinning?

Ook de heer Buijs wil meer inzicht in de ongelijke concurrentiepositie van de Nederlandse havens ten opzichte van andere landen. De stroomlijning overheidsinterventies zeehavens (SOZ) is een goede aanzet om te bezien hoe de Nederlandse regelgeving verschilt met die van andere nationale overheden. De minister zegt dat in 2005 de Europese Commissie een concept uitbrengt met de titel Richtsnoeren voor publieke financiering van havens. Als dit concept wordt aangenomen, wordt het pas in 2008 van kracht. Er wordt al jaren gesproken over de concurrentiepositie ten opzichte van andere havens. Tevens wordt de Vogel- en Habitatrichtlijn op verschillende manieren geïnterpreteerd. Andere landen verrekenen de baggerkosten op een andere manier dan Nederland. Uit deze punten blijkt dat het level playing field niet aanwezig is. Het gigantische Deurganckdok in België is bijna klaar en er zijn plannen gereed om ten noorden daarvan het Saeftingedok te bouwen. Wat kan Vlaanderen wel en Nederland niet? Voor subsidiëring van Haven Interne Projecten (HIP-regeling) was er in de periode 2000–2003 een bedrag van € 38,8 mln. beschikbaar. Evaluatie zou in 2004 plaatsvinden, maar dat wordt 2005. Betekent dit dat in 2004 deze regeling is afgeschaft of overweegt de minister de subsidiëring te schrappen?

De heer Buijs mist in de nota een visie op het buisleidingennetwerk, hetgeen van cruciale betekenis is voor het chemische cluster in de havens. Hij vraagt of de minister in een aanvullende notitie haar beleid ten aanzien van het buisleidingennetwerk wil verduidelijken.

Wil de minister, daar waar zij aarzelt over een eventueel benchmark, de versnelde ontwikkelingen in Antwerpen en de vertraagde ontwikkelingen in Rotterdam naast elkaar leggen en de verschillende regelgeving op allerlei gebieden bezien?

Het antwoord van de minister

De **minister van Verkeer en Waterstaat** merkt op dat het onderhavige stuk een grote economische nota is waarin geprobeerd wordt de waarde van de Nederlandse havens in te schatten. Voor de financiële gegevens verwijst zij naar het achtergronddocument. Omdat de Kamer met het MIT werkt waarin alle projecten in een zekere volgorde van importantie staan, is ervoor gekozen geen echt financieel plaatje aan de nota te hangen. Voor de landzijdige ontsluiting van de havens zijn voldoende financiën beschikbaar. De Zeeuwse bestuurders zijn tevreden na de onderhandelingen over de Westerschelde. Voor Rotterdam zijn veel programma's opgezet, zoals PPS-projecten en de A4, ook wel genoemd «van haven tot haven». De bewindsvrouw heeft in de nota tot uitdrukking gebracht dat het niet alleen om het goederenvervoer gaat, maar tevens om bijdragen van de havens aan de nationale en regionale economie. De randvoorwaarden zijn hierbij belangrijk. Leefbaarheid en veiligheid staan hoog in het vaandel bij het ministerie. In de maatschappelijke discussie worden projecten vaak geïsoleerd op hun merites beoordeeld. In deze nota zijn deze in een breder perspectief geplaatst. Transport en goederenvervoer zijn geen doel op zich. Ook marktwerking is een middel voor een betere werking van de economie. De nota Zeehavens is een uitwerking van de met de Kamer inmiddels besproken nota Mobiliteit.

De minister wil zich inzetten voor de verbetering van de markt-omstandigheden van de zeehavens en voor duidelijke randvoorwaarden waarbinnen kan worden gewerkt op Europees en internationaal niveau. Daar profiteren alle havens van. Hierbij valt te denken aan stroomlijnen van overheidsinterventies, het elektronische overheidsloket en een efficiënte richtlijn markttoegang voor de havendiensten die momenteel door de Europese Commissie wordt herzien. Nederland loopt op het terrein van de veiligheid ver vooruit in vergelijking met de VS. Een dezer weken zal de

bewindsvrouw het in de nota Zeehavens toegezegde borgingskader voor de publieke belangen bij de mainport Rotterdam de Kamer toezenden. De rijksoverheid heeft het voornemen deel te nemen aan het verzelfstandigde Rotterdamse Havenbedrijf. De bewindsvrouw zegt dat dat het bij de verzelfstandiging van het Rotterdamse Havenbedrijf ging om de verzelfstandiging van een gemeentelijke tak van de dienst. Dit houdt in dat de gemaakte keuze voor de inmiddels gerealiseerde verzelfstandiging in dit geval geen zaak van het Rijk was, afgezien dan van de borging van het nationale belang.

De keuzes in de nota Zeehavens worden bepaald door de economische accenten die het kabinet aanbrengt. Het wil de economische kerngebieden versterken omdat het geïnvesteerde maatschappelijke rendement daar het hoogst is. Het afwegingskader voor de investeringen van de rijksoverheid in de basisinfrastructuur stelt het nationale belang centraal en stelt duidelijk eisen aan de onderbouwing van een project. Als projecten op grond van dit afwegingskader gelijk scoren, gaat Rotterdam voor. Projecten in het gebied Amsterdam-Noordzeekanaal en het Scheldebekken in Zeeland gaan weer voor op gelijkscorende projecten in Groningen. Concrete interesse, het aanvullende criterium voor Groningen, heeft de minister nog niet gemerkt. Het heeft geen zin om havens op zekere diepte te houden als er nooit een schip met een bepaalde diepgang komt. Dat soort investeringen wordt gedaan als het noodzakelijk is. De voorkeur wordt gegeven aan projecten die nodig zijn. De minister is verbaasd over de opmerking dat Zeeland afspraken met Vlaanderen heeft gemaakt over de zeeluis Terneuzen. Tijdens recente onderhandelingen over de Westerschelde is haar niet gebleken dat Vlaanderen ook maar één cent van de € 1,5 mld. voor een verbetering van de maritieme toegang van het Kanaal Gent-Terneuzen klaar heeft liggen. In de onderhandelingsresultaten over de Westerschelde staat dat de toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen betrokken zal worden. Eerst moet de diepte van het kanaal bekend zijn, voordat de tunnel bij Sluiskil kan worden aangelegd. Het verschil tussen wat nu nodig is voor de tunnel, een diepere aanleg ervan, betaalt België. Nederland heeft een bepaalde diepte afgesproken dat door Nederland wordt gefinancierd; wat België extra wil, moet dat land zelf betalen. Nederland heeft toegezegd te zullen bezien of de rigide toelatingseisen voor schepen in het kanaal kunnen worden aangepast. Het kabinet investeert grote bedragen ten behoeve van de zeehavens. Ook zijn investeringen in het MIT opgenomen voor de aanleg van de tweede Maasvlakte en in achterlandverbindingen van Rotterdam. Alle plannen tot 2020 zijn opgenomen in het «verlengde» MIT dat in 2004 besproken is. Deze plannen omvatten ook de aanleg van de A13/A16. De markt moet met projectvoorstellen komen met positieve kosten-batenanalyses en die voldoen aan in de nota Zeehavens opgenomen criteria. Voor het beheer en onderhoud van alle modaliteiten wordt € 3 mld. extra ter beschikking gesteld voor de periode 2004–2020. Dat bedrag wordt ook gebruikt voor achterlandverbindingen die van belang zijn voor de zeehavens. De bewindsvrouw moet prioriteiten stellen in het kader van het totale infrastructuurbeleid. In de nota Mobiliteit is dit gedaan ten aanzien van de keuzes voor de hoofdverbindingssassen. De A1 is als belangrijke verbinding naar Duitsland zeker niet uit het beeld verdwenen. Hebben de recente uitspraken van de Raad van State over de luchtkwaliteit gevolgen voor de zeehavenprojecten? Samen met de staatssecretaris van VROM heeft de bewindsvrouw in april een brief aan de Tweede Kamer over luchtkwaliteit gestuurd. Kortgeleden heeft de Raad van State een negatief advies gegeven over een ministeriële regeling omtrent de luchtkwaliteit en aangeraden om een algemene maatregel van bestuur op te stellen. Over enige weken zal een dergelijke algemene maatregel van bestuur op tafel liggen. Ter verbetering van de luchtkwaliteit in de havens en de havengebieden zal het kabinet met de havenbeheerders en de decentrale overheden overleg voeren over lokale maatregelen die

leiden tot vermindering van emissies en het gebruik van schonere technieken. Het kabinet is blij dat met de Europese richtlijn dat m.i.v. 2007 schepen zwavelarmere olie moeten gebruiken. Dit zal de luchtkwaliteit in Rotterdam verbeteren. Nederland zal samen met de VS bij de IMO (International Maritime Organisation) pleiten voor veel strengere eisen aan de emissies door de scheepvaart. Desgevraagd zegt de bewindsvrouw dat strengere eisen de concurrentiepositie van Rotterdam niet zullen aantasten omdat Europese richtlijnen voor alle grote havens gelden. Gelijke Europese regels dienen gelijk te worden uitgevoerd. In de Nederlandse Wet milieubeheer zijn ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit met elkaar verbonden en niet ieder land heeft dezelfde regelgeving. Antwerpen moet ook in 2010 aan alle Europese richtlijnen voldoen. De laatste bezwaren tegen de aanleg van de tweede Maasvlakte gingen niet over de luchtkwaliteit. Het ministerie brengt deze kwestie in kaart en het hoopt dat men binnen de inmiddels opgelopen anderhalf jaar vertraging blijft. Naar het zich laat aanzien is men in 2011 gereed. Het RIVM heeft het effect van het stilleggen van dieselmotoren tijdens het laden en lossen niet doorgerekend. In de VS heeft men wel een dergelijke berekening gemaakt. Aan de hand daarvan zal een eventuele kostenbesparing worden bekeken. Elektriciteitscentrales – walstroom – leveren aanmerkelijk schonere energie.

De KRW is sinds 2000 in werking. Volgens de richtlijn moeten het zoete en het kustwater van alle lidstaten in 2015 van goede kwaliteit zijn. Nederland heeft op dat terrein nog veel te doen. De eerste stap is gezet in een notitie die aan de Kamer gezonden is. Daarin is sprake van een pragmatische implementatie van de KRW waarin wordt aangegeven hoe Nederland met de richtlijn omgaat. Een reden voor wijziging van de rapportage is een formele verplichting binnen de KRW die op 19 april met de Kamer besproken is. 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 normaliter voor gebieden wordt voorgeschreven in de kaderrichtlijn. De doelstellingen mogen worden verlaagd of er mag meer tijd genomen worden om ze te realiseren als er sprake zou zijn van onevenredig hoge kosten. Ten aanzien van de toegankelijkheid van havens zal de invloed van de kaderrichtlijn beperkt zijn. De kaderrichtlijn zal meer invloed hebben op havengebonden activiteiten die kunnen leiden tot vervuiling. Conform toezeggingen in het regeerakkoord bij de implementatie van de richtlijn zal men oog hebben voor het level playing field. De invloed van de regelgeving voor de economische positie van de Nederlandse zeehavens mag niet substantieel afwijken van de invloed op concurrerende buitenlandse havens. De uitkomst van het debat over de Wadden is dat voor de Waddenzee, net als de Duitse collega's hebben gedaan, de benaming «natuurlijk water» gekozen is, met uitzondering van de havens. De bewindsvrouw beaamt desgevraagd dat rekening wordt gehouden met verspringende vaargeulen. Zij benadrukt dat ook het noorden economisch moet kunnen functioneren.

Kan het kabinet ondersteuning geven aan het chemiecluster en de innovatieve bedrijvigheid? De minister verwijst hiervoor naar de Industriebrief van haar collega van Economische Zaken, die zij ondersteunt. Deze brief gaat over het vestigingsklimaat in Nederland, ook in de zeehavens. Het chemiecluster valt uiteraard ook onder het ministerie van Economische Zaken. De innovatieve bedrijvigheid is voor het kabinet een aangelegen punt. De minister-president is voorzitter van het Innovatieplatform, waarmee zijn gehechtheid aan innovatie duidelijk wordt onderschreven. Bij de volgende «trekking» uit het FES (Fonds Economische Structuurversterking) ligt, zoals bij het Paasakkoord is afgesproken, duidelijk de nadruk op kennis en innovatie.

Het is de bewindsvrouw bekend dat het loodsgeld in het noorden al jarenlang veel te laag is als gekeken wordt naar kostendekkendheid. In Delfzijl-

Eemshaven loopt in 2004 het bedrag van gemiddeld € 690 naar € 925, een stijging van 34%. Dit is een redelijke verhoging, maar de bedragen waren in het verleden veel te laag. Er ligt een verzoek om advies bij de Havenraad waarop de bewindsvrouw wacht. Indien daartoe aanleiding bestaat, zal zij de Kamer raadplegen. Rotterdam-Rijnmond betaalt gemiddeld € 1595 voor een loods. De samenwerking met Duitsland bij de noordelijke havens is vrij ver gevorderd. Er vindt veel ambtelijk overleg plaats en de Duitse collega van de minister is zeer bereid tot samenwerking, maar er is sprake van verschillende loodsculturen die moeilijk te doorbreken zijn. Er staat verdragsregelgeving in de weg, maar het verdrag hoeft niet op dat niveau gewijzigd te worden om tot samenwerking te kunnen komen. Wellicht kan de minister in het najaar hierover nadere mededelingen doen. Zij raadt overigens aan, het loodsdossier enige jaren ongewijzigd te laten, na implementatie van het kabinetsbesluit.

Gevraagd is om met de Havenraad projecten na te lopen om te bezien waar de maatschappelijke baten de maatschappelijke kosten overstijgen. De projecten worden bij het MIT ingediend en vanzelfsprekend wordt dan een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt. Er vindt ambtelijk overleg plaats over de zeetoegang naar de noordelijke havens. Momenteel wordt alleen gesproken over de tweede Maasvlakte en de zeetoegang IJmond. Volgens afspraak is de regio op dit laatste punt in april teruggekomen. Men was € 250 mln. goedkoper, maar er ligt nog geen positieve kosten-batenanalyse. Met Amsterdam is een aantal aanvullende maatregelen afgesproken, zoals een verdieping van de zeetoegang en het lichter van kolenschepen voor de sluis, hetgeen de huidige sluis aanmerkelijk zal ontlasten. De minister meent dat een nieuwe sluis voor 2015–2016 niet nodig is. In 2008 zal met Amsterdam bezien worden of volgens de dan heersende economische omstandigheden een sluis nodig is. Zo ja, dan is het de vraag of tot 2015 of 2016 gewacht kan worden. De minister kan niets doen aan de ontwikkelingen rondom de Ceresterminaal; dat is een marktbeslissing. Amsterdam en Rotterdam werken op dit gebied samen en er gloort hoop aan de horizon voor de Ceresterminaal. Ingaande op de vraag over de verdieping van de Westerschelde die op korte termijn de groei van de Rotterdamse haven zal remmen wat op langere termijn weer ongedaan wordt gemaakt en een omgekeerde ontwikkeling voor Antwerpen, zegt de bewindsvrouw dat het voordeel voor Antwerpen ook deels bij Rotterdam terechtkomt omdat Rotterdamse partijen mede in Antwerpen investeren. Op een zeker moment houdt het voordeel voor Antwerpen op omdat schepen steeds groter worden. Dan resteert in West-Europa eigenlijk maar één haven en dat is de tweede Maasvlakte van Rotterdam. Zij licht verder toe dat indertijd bij de scheiding tussen Nederland en België een verdrag is gesloten waarin o.a. staat dat Nederland de Westerschelde op diepte moet houden. De diepte is op 13.10 meter gesteld en België betaalt de verdieping. De natuur rond de Westerschelde wordt verbeterd en de vervuiling wordt tegengegaan. Wat is precies het level playing field? De nieuwe havenrichtlijn heeft een zeer goede kant: de transparantie op het gebied van overheidsinvesteringen in havens. Alle overheden dragen bij en alle overheden investeren. De Europese regelgeving wordt over het algemeen goed geïmplementeerd maar er zijn verschillen in handhaving. Nederland wil dat over de handhaving gesproken wordt, zodat aldus een level playing field kan worden gehandhaafd. Het Nederlandse initiatief is een stroomlijning van overheidsinterventies. De havens krijgen een concurrentievoordeel door een efficiënte inpassing van de controles in het logistieke proces. Nederland probeert hieraan bij te dragen door inspecties op elkaar af te stemmen. In het achtergronddocument is een analyse opgenomen over het level playing field van de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer. Het belang van de inspecties mag niet worden onderschat. De bewindsvrouw wijst in dit verband op de Russische weigering om Nederlandse bloemen te importeren.

Er is gevraagd om een matrix van tarieven, belastingen, subsidies, enz., op te stellen zodat de verschillen tussen concurrerende grote havens bekend worden. De bewindsvrouw zegt dat dit een ingewikkelde kwestie is omdat tarieven gebaseerd zijn op verschillende niveaus, grootte, enz. Zij zal echter proberen het een en ander daarover op papier te laten zetten, waarbij zij zich specifiek zal richten op Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Le Havre. De Europese Unie is bezig met een onderzoek naar de publieke financiering van de havens.

De minister ziet voorlopig geen reden voor een havenwet als middel om procedures te versnellen. Samen met het bedrijfsleven wordt gestudeerd op het punt om het havengebied conceptueel als één bedrijf te beschouwen. Gezocht wordt naar een mogelijkheid om een loket in te stellen voor het verstrekken van vergunningen, een gemeenschappelijke inzet op innovatieprojectgebieden en de overslag van goederen in verschillende terminals. Door dit als een geheel te beschouwen, vallen allerlei schotten weg. De bewindsvrouw zal de precieze gedachten hieromtrent op papier laten zetten.

In Nederland is het rijk verantwoordelijk voor het baggeren in rijkswateren. Volgens haar is er voldoende ruimte voor opslag van bagger, maar zij zal hierop schriftelijk nader ingaan.

In de nota Mobiliteit komt de bewindsvrouw terug op het vervoer van LPG via pijpleidingen. De veiligheid valt onder VROM. Er is voldoende ruimte voor pijpleidingen, maar de markt moet dit verder invullen. Tussen Rotterdam en Antwerpen ligt een leidingenstraat van 100 meter breed die absoluut nog niet vol is. In Rotterdam komt een LNG-aanlanding van National Gas. In Vlissingen bestaat een aanlanding van LPG, dit soort gas wordt eventueel per trein vervoerd, richting de Betuweroute. De Brabantse en Drechtsteden zullen ontlast worden door de Betuweroute, maar het LPG-gas uit Vlissingen moet nog steeds via dit gebied worden vervoerd. Men blijft hiermee echter toch binnen de normen. Voor de strategische olievoorraden is Economische Zaken verantwoordelijk.

Gevraagd is welk marktaandeel voor Rotterdam niet verloren had mogen gaan. Rotterdam heeft te maken met ruimtegebrek en er is sprake van wachttijden. De tweede Maasvlakte is nodig om Rotterdam weer te laten groeien en om haar functie te laten behouden als een van de zeer weinige diepzeehavens in Europa. Het veroorzaakte oponthoud van anderhalf jaar heeft diep ingegrepen.

De minister merkt op dat in de brief van april over PMR een dilemma geschetst is. Het havenbedrijf geeft aan dat het in augustus vanwege een innovatieve marktbenadering wil starten met de aanbesteding van de tweede Maasvlakte. Dat is eerder dan de formele besluitvorming door de Tweede Kamer. De stap is niet onomkeerbaar, maar de Kamer moet hiermee expliciet akkoord gaan. De leden **Snijder-Hazelhoff** (VVD), **de Buijs** (CDA) en **Verdaas** (PvdA) bevestigen hiermee akkoord te gaan.

De **voorzitter** concludeert dat de minister de volgende toezeggingen heeft gedaan: voor het zomerreces ontvangt de Kamer een brief over het borgingskader nationale belangen mainport Rotterdam; zij schrijft een brief over een onderzoek naar de effecten van stationair draaiende scheepsmotoren in relatie tot de luchtkwaliteit; zij laat een vergelijking opstellen van de tarieven die in Rotterdam gehanteerd worden met de range Antwerpen, Le Havre en Hamburg; zij verstrekt een overzicht over vergunningen, tarieven, voorwaarden, handhaving, enz. en zij beziet de

mogelijkheid om een loket in te richten voor het verlenen van vergunningen voor alle havengebieden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
Schreijer-Pierik

De voorzitter van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
Smits

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers