

Vergaderjaar 2008–2009

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 13

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 mei 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 2 april 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 november 2008 bij de aanbieding van de beleidsbrief Duurzame Zeehavens (29 862, nr. 10);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 december 2008 ter aanbieding van het KIM-rapport «Samenwerking tussen zeehavens. Verkenning van voor- en nadelen en van de rol van de rijksoverheid» (29 862, nr. 11);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat met de MIRT-verkenning «Zeetoeegang IJmond» (31 700 A, nr. 81).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

**Voorzitter: Neppérus**  
**Griffier: Tijdink**

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de zeehavens en heet de aanwezigen hartelijk welkom. De woordvoerders hebben een spreektijd van zes minuten. Ik vraag hun wel om enige terughoudendheid bij het plegen van interrupties. Dit algemeen overleg zal rond 14.00 uur worden onderbroken, omdat er dan stemmingen plaatsvinden.

Het woord is allereerst aan mevrouw Roefs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik wil beginnen met de beleidsbrief Duurzame Zeehavens. Het beleidsstuk is in onze ogen goed. Het is tot stand gekomen in samenwerking met alle spelers en het is ook in orde. Volgens ons kan het echter nog duurzamer. Daarom wil ik me vandaag vooral richten op het fenomeen afval.

Tijdens het vorige algemeen overleg heb ik aandacht gevraagd voor de inzameling van afval in de havens. Afval in zee is een zeer hardnekkig probleem. Maar met simpele middelen kan dit probleem kleiner worden

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (Christen-Unie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

gemaakt. Ik noem een beter afvalmanagement aan boord, een betere inzameling in de havens en de bewustwording van personeel aan boord en in de haven. De haven is de enige juiste locatie om afvalinzameling en verwerking van zeeschepen te realiseren. Op nationaal niveau kennen de afgifteprocedures in havens nog wat tekortkomingen, zoals de onduidelijkheid wanneer en hoe afval kan worden afgegeven. Op internationaal niveau wordt soms het verzamelde afval gewoon weer linea recta in zee gedumpt. Volgens de Partij van de Arbeid moet daar echt verandering in komen en moeten wij gaan zorgen voor een internationale en een nationale mentaliteitsverandering.

Met de stappen die Verkeer en Waterstaat in IMO-verband voorstelt in de beleidsbrief Duurzame Zeehavens, zal naar onze mening het probleem met scheepsafval niet worden opgelost. Ik roep daarom de staatssecretaris op om zich in IMO-verband sterker te gaan inzetten voor de afvalverwerking. Er zijn dringend maatregelen nodig ter voorkoming van marien afval afkomstig van de zeevaart. Dit is een internationaal probleem dat wij ook internationaal moeten oplossen. Het zou heel mooi zijn als de staatssecretaris daar bij de volgende herziening bij de IMO aandacht voor vraagt. Volgens mij is dat in juli. Wij vragen aan de staatssecretaris om bij de IMO te pleiten voor zero discharge. Daar bedoel ik dan mee: niets overboord. Zij moet voorts pleiten voor een afgifteplicht voor zeeschepen indien zij de haven aandoen.

Verder is er nog nauwelijks inzicht in de afvalstromen binnen de zeevaart en in de havens. Daarom vraag ik de staatssecretaris ook om een onderzoek te doen naar de afvalstromen binnen de zeescheepvaart. Dat zou gefinancierd kunnen worden uit het Innovatieprogramma Duurzame Zeehavens waar 5 mln. voor staat in de komende vijf jaar.

In de beleidsbrief Duurzame Zeehavens wordt verwezen naar de eerder in 2008 uitgekomen beleidsbrief Zeevaart. Verkeer en Waterstaat toont zich bereid om zich samen met het Havenbedrijf Rotterdam in te zetten voor een te ontwikkelen gemeenschappelijke index schone schepen en voor de introductie van financiële prikkels voor schepen. Maar bij de index wordt vooralsnog alleen gekeken naar luchtkwaliteit (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof) en klimaat (de CO<sub>2</sub>-emissies), maar niet naar afval. Gezien de problemen met marien afval in het zeemilieu en de bijdrage aan dit probleem die de zeescheepvaart levert, ben ik benieuwd wat de staatssecretaris vindt van het voorstel om afval ook een onderdeel te laten zijn van een index schone schepen. Ik neem als voorbeeld het Clean Shipping Project uit Zweden, waar afval en tal van andere emissies van zeeschepen onderdeel uitmaken van deze index. In Zweden wordt hier door zowel de overheid als het bedrijfsleven mee gewerkt. Waarom zouden wij in Nederland niet ditzelfde concept introduceren, al moeten wij dat misschien in een groter verband doen?

Voorzitter. Ik richt mijn opmerkingen nu aan de minister. Deze gaan over de MIRT-verkenning tweede zeesluis. De Partij van de Arbeid staat achter de havenvisie zoals die in Amsterdam ontwikkeld is. Het is overduidelijk dat er iets moet gebeuren met de sluis. En dat dit eerder zal moeten gebeuren dan gepland, is in mijn ogen inmiddels ook evident. Het wachten is nu dus op de business case. Ik heb begrepen dat er heel binnenkort weer een overleg zal plaatsvinden met de minister. Volgens mij is het dan heel belangrijk dat de minister antwoord kan geven op de twee volgende vragen. Is de minister bereid om de noodzakelijke investeringen naar voren te halen en is hij bereid om mee te denken over een zodanige pps-constructie dat de kosten voor rijk en regio op te brengen zijn?

Ik heb nog twee laatste vragen aan de minister. Wil hij zijn contacten in Duitsland aanwenden om het streven van de Amsterdamse haven om de opslag van kolen meer bij de eindgebruiker onder te brengen, van de grond te krijgen, zodat de dure ruimte in Amsterdam voor iets anders kan worden gebruikt? Wij zien dat men zich zowel in Amsterdam als in de

Eemshaven eigenlijk wil ontwikkelen tot energiehaven. Is dat met elkaar te verenigen of bijt dat elkaar?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Collega Roefs spreekt over een business case voor de zeehaven. Als ik het goed begrepen heb, komt er alleen een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en concludeert het CPB juist dat het een gemiste kans dat er geen business case is. Heb ik iets niet gelezen wat mevrouw Roefs wel gelezen heeft?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb begrepen dat er nu gewerkt gaat worden aan de business case en dat daarover ook overleg is met het ministerie. Natuurlijk moet eerst op een rijtje gezet worden wie wat kan bijdragen en wat de extra kosten zouden zijn, maar dan moet je ook eerst weten of de minister bereid is om de gereserveerde gelden voor het onderhoud naar voren te halen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Is het doel van een business case nu eigenlijk niet precies andersom? Moet niet eerst worden bepaald wat het maximaal haalbare in zo'n haven is en wat daarvoor moet worden gedaan, alvorens moet worden gezien welke middelen daarvoor nodig zijn? Draait mevrouw Roefs nu oorzaak en gevolg niet een beetje om?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er zijn natuurlijk twee zaken aan de orde. Aan de ene kant moeten wij het vanuit economisch oogpunt doen. Daar wordt een beetje over getwijfeld. Het is ook zeker in deze tijd moeilijk om dat goed te voorspellen. Aan de andere kant is er gewoon het technische verhaal. Dat heb ik ook duidelijk gemaakt. Dat ding werkt gewoon niet meer goed. Je kunt moeilijk een sluis gaan vervangen als je geen alternatief hebt. Op de een of andere manier zal er dus wel wat moeten gebeuren.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Onze zeehavens hebben jaarlijks bijna 40 mld. aan toegevoegde waarde en er werken direct en indirect meer dan 270 000 mensen door deze zeehavens. Dat is dus geweldig. Wij zijn het met het kabinet eens dat wij er gewoon voor moeten zorgen dat de zeehavens hun positie behouden en zo mogelijk verder doorgroeien. Het belangrijkste punt vandaag is de toegang tot het Amsterdamse havengebied via de zeesluis in IJmuiden. Er worden drie alternatieven besproken. Ik noem allereerst het nulalternatief: een beetje optimaliseren van het huidige sluisencomplex, dat overigens al 80 jaar oud is en maar één keer groot onderhoud heeft gehad. Maar als je gaat renoveren, dan moet die sluis buiten gebruik worden gesteld. Ook dan houden wij wachttijden en kunnen de grootste schepen gewoon het gebied niet in. Zij kunnen de haven niet aandoen. Dat is fout. Bij het tweede alternatief zegt men: ga maar selecteren welke schepen je nog hebt en probeer ervoor te zorgen dat voor de sluis al een deel van de lading eruit wordt gehaald. Maar ook dan zullen wij binnen enkele jaren de maximale capaciteit hebben bereikt. Het derde alternatief is gewoon een nieuwe sluis: dus naast de grote Noordersluis een zuidersluis. Dat betekent dat de grote schepen ook kunnen komen, dat wij de haven vele jaren kunnen laten doorgroeien, dat wij het gebied beter benutten en dat de wachttijden verdwijnen. Dat moeten wij dus doen.

Ik heb begrepen dat de MIRT-verkenning gereed is en dat de financiering rondgemaakt zou kunnen worden. Wij zijn dus niet gelukkig met de brief van de minister waarin hij aangeeft dat hij het nog wil aankijken. Juist nu, nu de economie wat minder gaat, weten wij dat die straks, eind van dit jaar of begin volgend jaar, weer oppakt. Wij weten dat de goederenstromen vanuit bijvoorbeeld het Verre Oosten naar Europa in de toekomst fors zullen toenemen. Laten wij er dan voor zorgen dat dit via Nederland gebeurt, via Rotterdam en via Amsterdam. Wij willen dus die tweede

zeesluis, maar wij willen wel dat het financiële plan nog een keer voorgelegd wordt. Wij willen dan een onafhankelijke risicoanalyse, een onafhankelijk second opinion. Dat is nodig voordat het besluit definitief wordt genomen. Wij zien echter geen enkele reden om nog te twijfelen aan de noodzaak daarvan.

Een tweede punt vormen de andere havens. Rotterdam en Amsterdam zijn de twee grote havens, maar wij hebben ook een aantal kleinere. Ook in Delfzijl speelt de sluisproblematiek voor het gehele Eemsmondgebied. Die sluisen zijn eveneens verouderd. Er liggen ook plannen voor Vlissingen, niet met een sluis natuurlijk, want daar is in dat gebied geen sprake van. Maar ook daar liggen goede plannen voor de uitbreiding van kades en bedrijfsterreinen. Kan de minister ook met een notitie over deze buitenhavens naar de Kamer komen?

Wij hebben ten slotte ook nog een paar aardige binnenhavens, zoals Harlingen, Kampen en IJsselmuiden. Deze havens zijn niet zo groot en spectaculair, maar die kunnen wel bijdragen aan de realisatie van meer vervoer over water en minder vervoer over de weg. Dat is dus in alle opzichten goed. Bij Kampen moet de toegang worden verbeterd. Met name de vaargeul is niet afdoende. Bij Harlingen is er ook een aantal problemen, onder andere met de loodsen. Kunnen wij binnen een half jaar een voorstel krijgen van de minister over de wijze waarop de knelpunten bij deze IJsselmeerhavens kunnen worden opgelost?

Ik kom te spreken over de beleidsbrief Duurzame Zeehavens. Wij zijn het ermee eens dat dit allemaal wel moet gebeuren, maar wij vinden eerlijk gezegd dat de havens het voortvarend aanpakken. In Rotterdam is men spectaculair bezig in vergelijking met datgene wat in de wereld gebeurt. Dat vinden wij heel goed. Het kabinet komt nu met walstroom. Dat is hartstikke goed. Maar ja, die elektriciteit moet wel worden opgewekt. Het moet duurzamer worden, maar het is dan toch wel gek dat dit kabinet dat met kolencentrales wil doen in plaats van met een paar schone kerncentrales. Kortom, de woorden zijn mooi, maar er ontbreekt nog wel een en ander aan de daden.

Maar wij steunen de ambities, met name ook de ambitie van de Rotterdamse haven voor de Tweede Maasvlakte. Er is straks veel meer vervoer per trein en over water verder Europa in en er is minder vervoer over de weg. Dat is hartstikke goed. Wij zouden zeggen: steun vooral deze havenbedrijven en havenbeheerders. De taak van het Rijk is beperkt. Het kabinet heeft bijvoorbeeld de ambitie om de samenwerking tussen de zeehavens te bevorderen. Ik zeg dan: bemoei je er niet te veel mee; Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen werken al goed samen.

Het kabinet spreekt voorts over het verminderen van de regeldruk. Ik zou graag in plaats van mooie woorden een concreet lijstje willen. Er wordt gezegd dat er iets aan wordt gedaan, maar er staat niet één voorstel in. Wanneer krijgen wij de concrete voorstellen op dit punt?

Er wordt ten slotte gesproken over de differentiatie van havengelden naar milieu- of duurzaamheidsprestatie. Wij zijn het met de Nederlandse Havenraad eens en voelen daar ook niets voor. Wij kunnen wel milieueisen stellen, maar wij voelen er helemaal niets voor om alles maar weer in allerlei malussen en strafheffingen te zien.

Mijn laatste punt heeft betrekking op het KiM-rapport «Samenwerking tussen zeehavens. Verkenning van de voor- en nadelen en van de rol van de rijksoverheid». Ik vind dat een waardeloos rapport. Er staan geen bruikbare conclusies in. Ook daar zeg ik van: laat die havens hun gang gaan.

Als zij een beroep op de overheid doen om die samenwerking nog ergens te faciliteren, kunnen wij kijken of dat mogelijk is. Verder moeten wij er ons niet mee bemoeien. Geen extra regels en bemoeienis!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Aptroot zegt: er hoeft niet samengewerkt te worden, want wij hoeven eigenlijk niet ...

De heer **Aptroot** (VVD): Dat zeg ik niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat zegt u wel. U zegt: er hoeft in West-Europa niet met de havens samengewerkt te worden, wij hoeven geen afspraken te maken over vervuiling. U wilt vooral wegen aanleggen. Ik wijs op de problemen met de luchtkwaliteit. Wij weten dat er dan nog een hele wereld te winnen valt op scheepvaartgebied. Ik begrijp echt niet dat u dan gewoon klakkeloos zegt: daar doen wij niet aan.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is toch gek dat mevrouw Roefs die conclusie trekt. Ik heb het alleen gehad over de samenwerking tussen de Nederlandse havens. Daarvan heb ik gezegd: als je in Rotterdam komt, dan hebben ze het over de goede samenwerking met Vlissingen en Amsterdam. In Vlissingen en in Amsterdam zeggen ze hetzelfde. Hoe het is gebeurd weet ik ook niet, maar opeens staan ze niet met de rug naar elkaar, maar werken ze echt samen en trekken ze samen op. Daarvan heb ik gezegd: daar moet de overheid zich niet te veel mee bemoeien. Als ze hulp inroepen, faciliteer die dan. Maar ga daar niet ook nog beleid op loslaten, want het gebeurt gewoon vanzelf. Over het internationale aspect wil ik nog het volgende zeggen. De VVD is zoals altijd voor het stellen van eisen waaraan iets moet voldoen, of het nu een auto, een haven of een schip is. Wij vinden bijvoorbeeld de regeling om de oude scheepsmotoren te vervangen prima. Wat ons betreft, mag er nog een tandje bij. Dat vinden wij goed. Maar wij willen niet dat met gedifferentieerde havengelden in Nederland wordt gewerkt, waardoor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens wellicht wordt verslechterd. Pak dat inderdaad Europees aan, en liefst wereldwijd. Maar daar heb ik het niet over gehad. Dan heeft mevrouw Roefs dat nu van mij gehoord.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De laatste zin maakt duidelijk dat wij, wat dat betreft, toch hetzelfde erover denken. In West-Europa moet worden gestreefd naar gedifferentieerde haventarieven.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, ik vind dat wij moeten streven naar betere en schonere methodes voor het milieu. Dat betekent dat de uitstoot moet worden teruggedrongen, dat oude motoren moeten worden vervangen en dergelijke. Ik vind het een heel goed idee van mevrouw Roefs om te kijken naar het afval. Maar zorg dan dat dat afval niet meer ergens in zee kan worden geplempt en dat het verplicht wordt ingezameld. Dat heeft echter niets met tarieven te maken. Men moet er gewoon voor zorgen dat het goed gaat.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Wij spreken vandaag over de Nederlandse zeehavens. Die hebben de afgelopen jaren een periode van grote bloei gekend, met een grote bijdrage aan de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid. Maar de haven is ook de eerste plaats waar wordt gemerkt dat de wereldeconomie stagneert en de handel inzakt. Wij zien dus ook dat de bedrijven in de haven het op dit moment moeilijk hebben, dat er ontslagen vallen. Nu zitten wij met de discrepantie dat wij zien dat er op de korte termijn overal ontslagen vallen terwijl wij tegelijkertijd zien dat er op de langere termijn een enorme behoefte is aan werkers in de haven. Ik sprak laatst met het Havenbedrijf Rotterdam. Zij hebben dit jaar 1500 mensen nodig en de komende jaren groeit dat aantal van 2000 naar 3000 per jaar. Wij zitten dus eigenlijk met het probleem dat wij op de korte termijn misschien mensen op straat zetten, terwijl wij die op de langere termijn keihard nodig hebben. Hoe gaat de regering hierop anticiperen? Hoe zorgen wij ervoor dat wij de mensen voor de haven behouden? De economische crisis is ook wel het moment van de waarheid voor het Nederlandse havenbedrijfsleven en de overheid. Het is het moment van

de waarheid wanneer het gaat om de concurrentiekracht van het Nederlandse havenbedrijfsleven. In de afgelopen tijd van relatief sterke economische groei hebben de Nederlandse havens een marktaandeel verloren aan andere Europese havengebieden. Dat zou dan met name veroorzaakt zijn door capaciteitsgebrek. Maar hoe zullen de Nederlandse havens zich handhaven in een periode van economische recessie? Is er dan niet nu meer dan ooit de noodzaak om ook als overheid te investeren in de ontwikkeling van de havenbedrijfsterreinen, de haveninfrastructuur en de toegankelijkheid van zeehavens? Anders zijn wij er niet klaar voor als de economie weer aantrekt. Meer concreet is dus ook de vraag aan beide bewindslieden, welke projecten op het gebied van haveninfrastructuur versneld uitgevoerd zullen worden met behulp van de door het kabinet aangekondigde wetgeving in het kader van de crisisbestrijding. In hoeverre mogen wij ook rekenen op extra initiatieven van het kabinet op het gebied van deregulering in de haven- en transportsector? Het wordt ook het moment van de waarheid wanneer het gaat om de samenwerking tussen de Nederlandse havens. Wij juichen de recente toenaderingen tussen de verschillende havengebieden van harte toe. Maar het is natuurlijk altijd beter samenwerken in periodes van economische groei dan in periodes van economische recessie. Welke rol ziet de regering voor zichzelf weggelegd om dit proces van samenwerking verder te bevorderen?

Ook op het gebied van duurzaamheid is dit het moment van de waarheid. Wij kunnen ons goed vinden in de beleidsbrief Duurzame Zeehavens. De Nederlandse havens hebben de duurzame ontwikkeling goed opgepakt. Hoe zullen de bewindslieden die 5 mln. voor duurzame innovatieve projecten die beschikbaar is gesteld over een periode van vier jaar, zo efficiënt mogelijk inzetten? Wij zien liever een of twee goede voorbeeldprojecten waar alle havens iets van kunnen leren dan dat het geld versnipperd wordt ingezet over heel veel projecten met heel veel overheidsbureaucratie. In hoeverre worden er bij het onderzoeken van de mogelijkheden voor windmolenparken op zee harde randvoorwaarden gesteld met betrekking tot het waarborgen van de internationale zeevaartroutes en de toegankelijkheid van de havens?

Voorzitter. Ik ben toe aan het meer regiospecifieke deel van mijn inbreng. Ik zal allereerst iets zeggen over de Rotterdamse havenregio. De Rotterdamse haven is volop in beweging. Wij zijn blij met alle inspanningen die erop gericht zijn om zo veel mogelijk vracht per binnenvaartschip en goederentrein naar elders te transporteren, maar het gebruik van vrachtvervoer over de weg zal de komende tijd onmisbaar blijven. De verbreding van de A15 maakt onderdeel uit van de Spoedwet projecten waar de minister terecht veel vaart mee maakt. Maar dat blijft daarmee toch een zwakke schakel waar al het verkeer overheen moet. Daarom stellen wij de minister de volgende vraag. Is in het kader van de robuustheid die de minister zichzelf ten doel stelt in de Nota Mobiliteitsaanpak het niet gewoon noodzakelijk om een nieuwe westelijke oeververbinding aan te leggen tussen de linker- en de rechteroever van de Nieuwe Waterweg? Ook op milieugebied wordt in Rotterdam naar de toekomst gekeken. De energiecentrales die in het havengebied zijn gepland, zullen zoals het er nu naar uitziet worden voorzien van de afvang van CO<sub>2</sub>. Wanneer dit wordt gerealiseerd, kan de overige bedrijvigheid in het havengebied hierop aansluiten, waardoor de groei van de havens ineens met forse CO<sub>2</sub>-reductie gerealiseerd kan worden. Is de minister bereid om er bij zijn collega's vaart achter te zetten dat de nieuwe centrales ook daadwerkelijk van zo'n CO<sub>2</sub>-afvangnet worden voorzien?

Ik kom bij Zeeland Seaports. Het sluiscomplex bij Terneuzen vormt de toegangspoort naar de havens van Gent, maar er mag zeker niet vergeten worden dat ook aan onze kant van de grens nog een omvangrijk havencomplex achter de sluis is gevestigd. Deze beide havens worden in hun groei belemmerd door de beperkte capaciteit in Terneuzen. Deze sluis is in

het MIRT opgenomen en ook de premier heeft zich tijdens het Zeeland Seaports diner positief uitgelaten over het belang van deze sluis. Wanneer mogen wij het standpunt van de minister hierover ontvangen? Wat de CDA-fractie betreft, is er haast geboden.

Ook zijn er in Zeeland plannen voor een nieuwe containerterminal. Dat is de Westerschelde Container Terminal (WCT). Na de uitspraak van de Raad van State in 2004 heeft de provincie het plan inmiddels aangepast. Ook wil een overslagbedrijf als PSA hierin 400 mln. investeren, hetgeen natuurlijk in deze economische tijden van harte welkom is. De WCT is een investering die belangrijk is voor de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid. Tot welke bijdrage is de minister bereid om deze ontwikkelingen te bevorderen, juist in deze tijd?

Ik kom bij het Noordzeekanaalgebied. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen over de noodzaak van een tweede sluis die gemaakt zijn door mijn collega's Aptroot en Roefs. Welke daadkracht mogen wij van de minister verwachten wanneer het gaat om de realisatie van een tweede grote sluis bij IJmuiden? Natuurlijk mag ook van de regio een bijdrage worden verwacht. Heeft de minister voldoende indicaties dat de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland bereid zijn om een substantiële bijdrage te leveren aan de financiering van de modernisering van dit sluisencomplex? In hoeverre vormt het feit dat het Amsterdamse havenbedrijf nog niet verzelfstandigd is, een belemmering voor een spoedige positieve besluitvorming van het Rijk over een bijdrage?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er is een onderzoek naar de mogelijke verzelfstandiging toegezegd. Moet dat onderzoek gereed zijn voordat de CDA-fractie een beslissing wil nemen?

De heer **Koppejan** (CDA): Ik moet eerlijk zeggen dat ik op dit punt een enigszins belast verleden heb. Ik heb van 1995 tot 1999 gewerkt bij het Gemeentelijke Havenbedrijf Amsterdam. Een van de issues die daar aan de orde was, was het grote sluisencomplex bij IJmuiden. Dat was een groot probleem. Nu vervul ik deze nieuwe rol en is het probleem nog steeds niet opgelost. Sterker nog, wij zien dat het sluisencomplex alleen maar ouder en ouder wordt. Het dateert van eind negentiende eeuw. Kortom, iedereen is ervan overtuigd dat er iets moet gebeuren. In die zin zeg ik: natuurlijk, er moet nader onderzoek komen, waardoor de besluitvorming nog beter onderbouwd wordt. Wat dat betreft, ben ik het daarmee eens. Maar dat er iets moet gebeuren en dat het ook niet een beetje moet zijn, dat is mij wel helder.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog en sluit af met een aantal opmerkingen over de noordelijke havens. Ik wil ook graag aandacht voor een haven als Den Helder die steeds belangrijker wordt voor de offshore-industrie, waar onder boorplatforms en windmolenparken. De CDA-fractie maakt zich zorgen over de vergunningverlening voor de realisatie van de energiecentrales in de Eemshaven. Het duurt allemaal vreselijk lang. Om straks de kolen aan te kunnen voeren en over niet al te lange tijd ook Liquefied Natural Gas (LNG), is het ook nodig dat de vaargeul wordt verdiept. Hoe ver is men met de voorbereidingen voor deze verdieping en voorziet men nog problemen met de vergunningen? Is het ook niet een project dat zich uitstekend leent om versneld uitgevoerd te worden in het kader van de aangekondigde wetgeving met betrekking tot de crisisbestrijding. Groningen Seaports heeft samen met de gemeente Delfzijl opdracht gegeven voor een haalbaarheidsonderzoek naar de veerverbindingen tussen Delfzijl en Emden. Welke mogelijkheden zien de bewindspersonen als deze studie eind april positief uitpakt om een dergelijk project mede te ondersteunen? Het kan immers een bijdrage leveren aan de regionale economie.

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Voorzitter. Ik spreek hier vandaag omdat mijn collega Vendrik met zijn kind naar de dokter moest. Wij hebben het vandaag over een ernstig probleem. De zeescheepvaart is ontzettend vervuilend, vooral als men zich realiseert dat zo'n beetje alles wat maar voorhanden is, mag worden gestookt en dat er nauwelijks regels zijn met betrekking tot de roetsoot die uit de schoorsteenpijp komt. Een tweede probleem speelt zich af binnen ons land. Nergens in Europa is de lucht zo vervuild als in de regio Rotterdam. Jaarlijks gaan in de regio Rotterdam, in de Rijnmond, meer dan duizend mensen eerder dood vanwege de vieze lucht. Dat is aangetoond door de Milieudienst Rotterdam.

Er is een aantal internationale initiatieven genomen, waaronder de oprichting van een internationale maritieme organisatie (IMO). Daar worden mondjesmaat heel beperkte afspraken gemaakt. Op dit moment mag een zeeschip 1500 keer zo veel zwavel uitstoten als een vrachtauto. De nieuwe afspraak is dat dit in 2020 nog maar 100 keer zo veel mag zijn. Men begrijpt dat wij niet tevreden zijn over datgene wat er bereikt wordt. Als het gaat om het vervoer van goederen, dan is varen op zichzelf veel efficiënter dan vliegen of rijden. Toch moet ook de zeescheepvaart meedoen aan de emissiehandel. De zeescheepvaart is verantwoordelijk voor 4% van de landelijke uitstoot.

Ik zal mij vandaag beperken tot twee onderwerpen waarvan ik vind dat de regering veel en veel meer ambitie moet gaan tonen. Dat is het punt van de walstroom en het punt van de gedifferentieerde haventarieven. Het idee van walstroom is dat een schip in de haven niet draait op een eigen generator maar gebruik maakt van stroom vanaf de wal. Dat scheelt de stook van heel veel vieze scheepsbrandstof en de bijbehorende walm die over een stad als Rotterdam uitwaait. Er zijn havens in de wereld die volop meewerken. Göteborg is een bekend voorbeeld. In Nederland schiet het totaal niet op. Wij focussen ons liever op de problemen dan op de kansen. Er wordt veel onderzocht en veel beleid geformuleerd, maar er is nog geen stopcontact aangelegd voor de zeeschepen. Als het al over walstroom gaat, wordt er louter aan de binnenvaart gedacht. Dat is onterecht. Wij vinden juist dat de grote jongens die het meest vervuilen, daar veel eerder op moeten worden aangesproken.

Dan is er een probleem met de scheepsbrandstof. Die is vrij van btw, terwijl de walstroom dat niet is. Het is dus goedkoper om op de eigen brandstof van het schip te draaien. De remedie is dat je het verplicht gaat stellen. Ik denk niet dat wij daar onderuit kunnen, om te voorkomen dat die walstroom geen succes kan worden. Het probleem is dat schepen vaak ook best groot zijn en heel veel stroom gebruiken. Je hebt dus ook nogal wat voorzieningen nodig. Daar zou een remedie kunnen zijn dat je je niet op de uitzonderingen focust maar dat je je richt op de schepen waarvoor je walstroom wel kunt realiseren. Begin bijvoorbeeld bij die schepen die in vaste routes binnen Europa varen, en niet bij de oceaanstomers die slechts af en toe een haven aandoen.

Wij zien dus graag dat er tempo gemaakt wordt, dat die walstroom sneller georganiseerd wordt. Wij kennen de bezwaren met betrekking tot de concurrentiepositie van de haven. Daarop kan ik zeggen: ga dat niet doen in het meest slome verband, namelijk in het verband van de IMO, maar ga het doen in een snel verband met bijvoorbeeld Frankrijk, Duitsland en België, omdat daar de drie concurrerende havens liggen, te weten Le Havre, Antwerpen en Hamburg. Probeer op die manier versneld te komen tot afspraken over die walstroom. Dan kan het wat opleveren. Tot nu toe is het alleen nog maar papieren beleid, er gebeurt nog te weinig.

Het tweede onderwerp is het punt van de gedifferentieerde haventarieven. Dat is voor ons ook heel belangrijk. In het rapport «Een prijs voor elke reis» pleiten drie adviesraden voor een klimaatgeoriënteerde bonus-malusregeling. Hetzelfde zou je moeten doen voor stikstof, fijnstof en zwavel. Hoe viezer het schip, hoe meer je moet betalen. Het is mij een



raadsel waarom dat niet morgen wordt ingevoerd, want de problemen op dit gebied zijn echt groot. Het beleid is nu dat het Havenbedrijf Rotterdam met de collega-havens onderzoekt of de tarieven kunnen worden gedifferentieerd. Men hoopt in 2010 met onderzoeksresultaten te komen. Dat vinden wij veel te vrijblijvend. De bewindslieden moeten hier bovenop zitten. De Rotterdamse haven krijgt al een tweede Maasvlakte van 2 mld. cadeau. Er mag hun dus echt wel wat meer opgelegd worden. Ik wil ten slotte nog iets zeggen over de zeesluis in IJmuiden. Er staat een brief op de agenda over een nieuwe zeesluis. Er is veel verzet tegen omdat er natuur mee gemoeid is. Het is voor ons veel belangrijker dat het weer een zware en mogelijk onrendabele investering wordt in een sector die toch al noodlijdend is en waar ook veel milieuvuiling speelt. Ik ben op zichzelf gecharmeerd van het voorstel om daar nog een second opinion over aan te vragen, maar dat voorstel werd in de brief tegelijkertijd ook al weer sterk gerelativeerd. Maar goed, dat is een mogelijkheid om er nog eens kritisch naar te kijken.

De heer **Aptroot** (VVD): De second opinion moet volgens mij gewoon plaatsvinden vanwege de risico's en de financiën. Als mensen met een plan komen waarin geld van het Rijk gaat zitten en waarover de Kamer moet meebesluiten, moet er een onafhankelijke second opinion worden gegeven. Ik wil graag een toelichting op de opmerking van de heer Heemelaar dat een tweede sluis ten koste van de natuur zal gaan. Die sluis zal immers gewoon worden aangelegd in de huidige toegang tot de haven. Ik begrijp dus niet welke grote aantasting van de natuur dat met zich brengt. Of vindt de heer Heemelaar het beter voor de natuur dat die schepen daar maar allemaal liggen te wachten?

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Ik fiets daar wel eens. Er is daar sowieso al sprake van heel veel walm. Het is prachtig weer, dus ik zal dit weekend opnieuw een fietstochtje maken. Ik heb begrepen dat er grote natuurgebieden worden opgeofferd om de uitbreiding van die havens mogelijk te maken. Ik zal dat verifiëren en ik kom daar dan een andere keer op terug.

De heer **Aptroot** (VVD): Na zo'n opmerking ben ik inderdaad ook geneigd om te zeggen: ga fietsen! Dat zou ik dus zeker doen. De heer Heemelaar zegt dat er natuur wordt opgeofferd. Nee, ik ken het gebied. Je hebt die Noordersluis. Binnen die breedte van dat water komt gewoon een nieuwe sluis die wat dieper en wat breder is, waardoor al die schepen erdoor kunnen. Er is natuurlijk veel minder walm als die schepen maar niet met draaiende motoren, al dan niet met sleepers, uren en uren moeten wachten tot zij een keer door kunnen varen. De milieubelasting neemt dus af als zij gewoon netjes de sluis en het havengebied in kunnen.

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Ik ga het uitzoeken en ik zal zorgen dat hiervan in een ander verband melding wordt gemaakt. Ik heb begrepen dat er in de IJmond veel verzet is tegen de aantasting van de natuur. Mogelijk heeft de heer Aptroot die berichten ook gehoord.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik heb gesproken met de wethouder van de gemeente Amsterdam die heel duidelijk voor die investering in een zeesluis is. Ik meen toch te weten dat GroenLinks ook deel uitmaakt van het college van B en W van Amsterdam. Neemt de heer Heemelaar hier nu een ander standpunt in dan zijn partijgenoten in Amsterdam?

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Ja. Mijn laatste punt betreft de afvaleilanden op zee. Het gaat om bemanningen van zeeschepen die dagelijks veel rotzooi de zee in gooien. Dat

gebeurt nog steeds. Daar willen wij vanaf. Hoe kunnen wij dat doen? Wij kunnen natuurlijk niet handhaven op zee. Dat wordt immers erg lastig.

De **voorzitter**: Ik geef u nog 30 seconden.

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Dan zal ik mijn betoog in snel tempo vervolgen.  
In de Stille Oceaan bevindt zich een gigantisch eiland van drijvend plastic. Dat is allemaal afval van zeeschepen. Bij een onderzoek onder zeevogels in dat gebied zijn in 90% van die meeuwenmaagjes dertig verschillende soorten plastic aangetroffen. Die beesten kunnen nauwelijks nog voedsel vasthouden, omdat hun maag vol zit met plastic. Dat is een van de verschrikkelijke gevolgen van het dumpen van afval op zee. Wij hopen dat het MARPOL-akkoord dat er in IMO-verband aankomt, veel scherper wordt aangezet. Wij verzoeken het kabinet voorts om een onderzoek in te stellen naar de afvalbalans op schepen. Het voorstel van GroenLinks is om het toch in de havens te gaan controleren. De handhaving kan immers niet op zee plaatsvinden. Met andere woorden: er moet een systeem komen waardoor men weet hoeveel afval er op een schip wordt verzameld en hoeveel eraf gaat. Ik weet dat dit bureaucratie met zich brengt, maar dat is waarschijnlijk de enige manier om te handhaven. Als je dit belangrijk vindt, dan zul je toch een systeem moeten bedenken om dat op een praktische en efficiënte manier te handhaven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Voordat ik met mijn tekst begin, wil ik eerst een compliment aan collega Heemelaar geven die voor ons in deze commissie zijn maidenspeech houdt. Ik constateer maar even dat zijn bijdrage een GroenLinks-waardige bijdrage was. Zelfs het oprekken van de laatste 30 seconden doet hij net zoals collega Vendrik. Het is dus echt helemaal in de lijn van GroenLinks in deze commissie. Als zeevarende natie bedienen wij met onze havens een groot achterland. Niet alleen vanuit Rotterdam en Amsterdam, maar ook vanuit veel kleinere havens, zoals Harlingen, zijn wij daarmee een belangrijke partner. De zeehavens van Vlissingen tot Delfzijl leveren een belangrijke bijdrage aan onze economie. Maar, zoals collega Koppejan ook al opmerkte, hier worden de gevolgen van de crisis ook hard gevoeld. Wij moeten naar ons idee dan ook echt investeren in de duurzaamheid als unique selling point van onze havens. Ik hoor op deze opmerking graag een reactie van beide bewindslieden.

In de beleidsbrief wordt geprobeerd de balans te vinden tussen volle kracht vooruit en de duurzaamheid. Ik zou dat voor mij nu ook willen vertalen, ook vanuit de achtergrond van mijn fractie, met: in harmonie met de schepping. In de beleidsbrief staat bij uitstek de vraag centraal hoe wij economische groei kunnen combineren met die verduurzaming. Het gaat dan niet alleen om een duurzame inrichting van de bedrijfsprocessen, maar ook om de bijdrage die de zeehavens kunnen leveren aan een duurzaam transport, om duurzame goederenstromen en om kansen die ontstaan voor duurzame economische activiteiten door de specifieke eigenschappen van havengebieden bijvoorbeeld voor windenergie. Ik zie allemaal goede activiteiten, maar ik zou willen vragen: wat zijn nu de doelen, wat willen wij ermee bereiken? De ambitie is wel helder, namelijk tot de internationale top behoren, maar hoe meten wij dat dan?

De ChristenUnie ziet veel kansen voor duurzaamheid door een koppeling van het zeehavenbeleid met het zeevaartbeleid. Het initiatief van de World Ports Climate Conference C40 – onder aanvoering van Rotterdam – om hogere haventarieven voor de meest vervuilende schepen te rekenen, is positief, maar hierbij wordt met name gekeken naar de luchtkwaliteit en de CO<sub>2</sub>-emissies. Bij het «Clean Shipping»-initiatief uit Zweden wordt gekeken naar de gehele emissie van een zeeschip, bijvoorbeeld het mariene afval, smeerolie en verf op schepen. Verf met TBT is bijvoorbeeld

verboden, maar er zijn inmiddels alternatieven die eigenlijk ook behoorlijk giftig zijn. Welke rol speelt de staatssecretaris bij het opstellen van de index voor een schoon schip en de ontwikkeling van de gedifferentieerde haventarieven? Zou het niet een goed idee zijn om dat Zweedse model onder aanvoering van Rotterdam internationaal uit te rollen?

Rotterdam is als grootste wereldhaven een voorbeeld voor de concurrentie, bijvoorbeeld als het gaat om het CO<sub>2</sub>-beleid. Uit internationaal vergelijkend onderzoek blijkt dat onze havens op verschillende terreinen vooroplopen in initiatieven. Dat is mooi. Maar wat betekent dat ook concreet in prestaties? Wanneer komt er ook een integraal CO<sub>2</sub>-beleid voor de overige havens? Het ministerie wil met een set indicatoren de inspanningen van de verschillende havens zichtbaar maken. De Christen-Unie zou graag zien dat dit zich ontwikkelt tot een Europese benchmark. Bij de ontwikkeling van een Europees havenbeleid zou Nederland ons inziens daarop moeten inzetten.

Voor economie en duurzaamheid is innovatie van belang. Een mooi project is AMSbarge waarbij een binnenvaartschip met kraan transportstromen in het havengebied van de weg naar het water haalt. Helaas vaart dit Amsterdamse schip nu vooral in Rotterdam, wat overigens wel goed is voor de samenwerking, omdat er nog te weinig Amsterdamse bedrijven meedoen. Welke mogelijkheden zien de bewindslieden om dit soort projecten beter van de grond – lees: op het water – te krijgen?

Ik wil ten slotte nog een korte opmerking over de zeeluis maken. De MKBA is sterk afhankelijk van de groeiprognozes, maar dat er ooit een nieuwe sluis moet komen, staat wel vast. Het is immers niet verantwoord om de oude sluis lange tijd uit de dienst te nemen als hij moet worden vervangen. Als de sluis overigens al zo oud is, dan hebben ze 80 jaar geleden natuurlijk wel perfect werk afgeleverd. Dat waren nog eens echte ambachtslieden! De MKBA voor een nieuwe sluis is neutraal. Alles draait om de business case. De minister onderhandelt nu met de regio. Worden daarbij ook opties verkend zoals het vragen van tarieven om een deel van de kosten te financieren? Eigenlijk is ons inziens de MKBA niet compleet zonder deze analyse.

De ChristenUnie is ten slotte minder gelukkig met de reservering van de Wijkermeerpolder voor havenactiviteiten. Dit kwetsbare gebied is onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Bovendien zou aan de noordzijde van het kanaal dan ook de wegenstructuur moeten worden opgewaardeerd en zouden de tunnels zwaar worden belast. Dat zal volgens ons nadelig uitwerken als wij daar niet tijdig beleid op formuleren.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP-fractie kan zich vinden in de ambities van het kabinet om concrete stappen te zetten naar duurzamere havens. In de scheepvaart is erg veel milieuwinst te behalen en met de zeehavens helemaal. De SP-fractie vindt de vijf thema's waarop het kabinet inzet goed, maar in de concrete uitvoering ervan mag op enkele gebieden wel een tandje bij worden gezet. Dat is ook hard nodig. Zo blijkt nog slechts mondjesmaat gebruik te worden gemaakt van de walstroom bij onze zeehavens. Hiervoor zouden wij van de minister graag een concrete ambitie zien die bij alle havens gerealiseerd gaat worden. Is hij daartoe bereid en wat betekent dat dan? Daarnaast zijn onze havens erg goed in het transport van slechte energiebronnen, zoals kolen en aardgas. De energietransitie zou hier een sprong kunnen maken: meer haverterrein gebruiken voor schonere energiebronnen. Ziet het kabinet hierin voor zichzelf een rol weggelegd? Tot slot missen wij bij de indirecte financiering havenontvanginstallaties. Wanneer gaat het nu eens gebeuren? Voor een schipper is lozen op volle zee nog steeds een financieel aantrekkelijk alternatief. Wij praten al jaren over gratis afgifte van scheepsvuil, maar het blijft bij mooie woorden en ambities worden telkens verschoven. Zelfs de ramp met de Probo Koala heeft het kabinet blijkbare nog niet tot

voldoende ambities wakker geschud. Ik wil graag een concrete toezegging op dit punt.

Wij zijn ook erg blij met de notitie Samenwerking tussen zeehavens. Dit is precies waar wij steeds om hebben gevraagd. Het biedt kansen om ook de havens in Noord-Nederland te ontwikkelen en daarmee de werkgelegenheid aldaar. Het biedt ook kansen om in de concurrentieslag tussen Amsterdam en Rotterdam niet door de transporteurs uitgespeeld te worden. Helaas blijft de notitie vooral hangen bij algemene uitgangspunten en wordt voor maatregelen verwezen naar een NV Nationale Haveneenheid. Waarom neemt de minister de regie niet? Waarom komt hij niet met een concrete samenwerking? De havens zijn te belangrijk voor de Nederlandse economie om het op zijn beloop te laten. Enige daadkracht zou het kabinet sieren.

Daarnaast vindt de SP-fractie dat samenwerking tussen havens niet beperkt dient te blijven tot nationale schaal. Er wordt altijd gesproken over een gebied van Le Havre tot Hamburg. Al die havens zouden moeten samenwerken. Dat biedt veel voordelen op veel terreinen. De komst van de Tweede Maasvlakte, die er helaas toch komt, kan dan niet alleen de Amsterdamse haven ontlasten, maar wellicht ook de grote schepen voor Antwerpen opvangen. Dan is een verdere verdieping van de Westerschelde ook niet meer nodig. Voor het overstromingsgevaar, de ecologie en de financiën zou dat erg welkom zijn. Is de minister bereid om zich in te zetten voor een bredere samenwerking tussen de zeehavens tussen Le Havre en Hamburg?

Het CPB heeft wederom een nieuwe zeesluis naar Amsterdam onderzocht en komt tot de conclusie dat aanleg ervan mogelijk een negatieve economische waarde heeft. Wel moet het probleem van de renovatie van de huidige Noordersluis opgelost worden. Welke mogelijkheden zijn er om deze renovatie te laten gebeuren zonder de bouw van een splinternieuwe grote sluis? Heeft de minister daarnaar gekeken en heeft hij daar een antwoord op? Op welke termijn dient de renovatie plaats te vinden? Vreemd genoeg worden ondanks de bevindingen van het CPB allerlei onderzoeken gedaan. Waarom laat de minister die doen? Heeft dat wel zin als de noodzaak van deze sluis nog allerminst vaststaat?

De minister heeft Amsterdam laten weten dat het zelf onderzoek moet doen, maar wel met de opdracht om goed te kijken naar een verzelfstandiging van het havenbedrijf. Waarom geeft de minister die opdracht mee, terwijl Amsterdam juist aangeeft dat het de haven belangrijk vindt voor de hele stad en dus het havenbedrijf wil behouden? Is de minister bereid om dit aan te passen? Het lijkt de SP goed dat overheden niet tegenover elkaar komen te staan, maar samenwerken. Dit is daar geen goed voorbeeld van.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat de heer Roemer zegt over Amsterdam en het havenbedrijf lijkt hartverwarmend. Amsterdam en het havenbedrijf zeggen echter heel duidelijk dat om de toekomstige groei te faciliteren en om nu al fatsoenlijk te draaien, een tweede zeesluis, een moderne, bredere en diepere zeesluis nodig is. Als je de oude zeesluis renoveert, waar alleen de SP-fractie nog serieus aan denkt, dan moet de sluis een tijd dicht en ligt de haven plat. Vindt de heer Roemer dat wij de haven van Amsterdam moeten laten afzakken? Vindt de SP-fractie werkgelegenheid en de toekomst van onze hoofdstad niet belangrijk?

De heer **Roemer** (SP): Buitengewoon belangrijk! Buitengewoon boeiende vraag ook. Ik zal proberen hem enigszins serieus te beantwoorden. Ten eerste hebben wij altijd gezegd dat wij niet overtuigd zijn van de noodzaak van een nieuwe sluis. Dat is sowieso al een ander standpunt dan u ons toebedeelt. Ten tweede erken ik het probleem van de renovatie. Je kunt de haven niet drie jaar lang onbereikbaar laten zijn. Dat is onmogelijk. Wij hebben Amsterdam gevraagd naar de mogelijkheden, maar krijgen geen

antwoord. Daarom vraag ik de minister welke mogelijkheden er zijn om het op te lossen. Ik wil dat er serieus naar gekeken wordt. Ten derde is niet voor niets gekozen voor de Tweede Maasvlakte. De nieuwe zeesluis is nodig voor een paar extreem grote schepen. Bijna alle grote schepen van nu kunnen er terecht. Dat is het probleem niet. Wij hebben ten aanzien van de Tweede Maasvlakte juist gepleit voor de modernste faciliteiten op elk terrein, zoals overslag, milieu en toegankelijkheid voor schepen, evenals het vervoltransport door de rest van Nederland of Europa, het liefst zo veel mogelijk over water en over spoor. Het is belangrijk dat wij al die schepen die van China komen, en die het geen bal uitmaakt of ze in Rotterdam of Amsterdam aankomen, faciliteren in de Maasvlakte, want die is daar volledig op toegerust. Daar kiezen wij allereerst voor. Dat lijkt ons zeer zuiver, ook op economisch gebied en met het oog op de kosten. Ik wil eerst de MKBA zien, want ik hecht er veel waarde aan dat wij het geld goed uitgeven. Daarom is de samenwerking tussen Amsterdam en Rotterdam als economisch havengebied van Nederland belangrijk. Ze liggen zo dicht bij elkaar; in China lachen ze zich rot als wij zeggen dat wij twee concurrerende havens hebben.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind het vreemd dat de SP-fractie zegt dat de tweede zeesluis niet nodig is vanwege de Tweede Maasvlakte, want daar was zij nu juist tegen. Dat is van twee walletjes eten.

De heer **Roemer** (SP): Dat is een waardeloze opmerking. Dat slaat helemaal nergens op. U wilt van twee walletjes eten, maar zo bevordert u de concurrentie op Nederlands havengebied. Dat is absoluut onwenselijk. Over de komst van de Maasvlakte is een besluit genomen. Daar hebben wij ons bij neergelegd, maar dan moet die wel zo optimaal mogelijk worden ingericht. Dat is een normaal politiek standpunt. Het gaat om een democratisch genomen besluit. Zo zijn er meer voorbeelden. Wij waren ook tegen de Betuwelijn, maar nu die er ligt, moet die optimaal benut worden. Die laten wij toch ook niet ongebruikt liggen? Wat is dat nu voor een rare opmerking?

De heer **Koppejan** (CDA): Ik vind de opstelling van de SP bijzonder. Ik dacht altijd dat de Socialistische Partij ook de partij van de havenarbeiders was, maar de SP is niet voor de Tweede Maasvlakte, waar havenarbeiders werk kunnen vinden, niet voor een tweede sluis bij IJmuiden, die de haven van Amsterdam op peil kan houden, en volgens mij ook niet voor de containerterminal in Vlissingen. Kortom, voor welke havenarbeider is de SP nog de partij?

De heer **Roemer** (SP): Voor allemaal, en zij weten ons uitstekend te vinden. Maakt u zich daar maar geen zorgen over; misschien moet u dat net iets meer doen dan wij. U haalt een heleboel dingen door elkaar. Als wij zeggen dat wij iets niets willen, dan hebben wij altijd meteen een alternatief klaar. Ik herhaal dat ik tot op dit moment nog steeds niet overtuigd ben van het belang van een tweede zeesluis. Dat is wat anders dan dat ik keihard nee zeg. Dat heb ik al vier of vijf keer achter elkaar gezegd. Ik wil ervan overtuigd zijn dat de alternatieven niet beter zijn. Dat is mijn vraag. Daarom was ik blij met de MKBA. Daarin word ik enigszins ondersteund door het CPB. Bijna alle zeeschepen kunnen gewoon naar Amsterdam. Voor die paar extreem grote zeeschepen hebben wij nu de Tweede Maasvlakte. Dat lijkt mij vanuit economisch oogpunt een heel zuiver standpunt.

#### **Antwoord van de bewindslieden**

De **voorzitter**: Ik sta de leden drie interrupties toe tijdens de beantwoording van de bewindslieden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Voor het kabinet is duurzame ontwikkeling een beleidsprioriteit. Daarom heb ik in nauwe samenwerking met de Nationale Havenraad en maatschappelijke partijen de beleidsbrief Duurzame Zeehavens opgesteld. Die beleidsbrief bouwt voort op mijn beleidsbrieven voor de zeevaart en de binnenvaart. Ook daarin staan maatregelen die ik heb genomen om duurzame ontwikkeling van deze sectoren te ondersteunen. De door alle betrokkenen gedeelde visie is dat duurzame havenontwikkeling niet alleen noodzakelijk, maar ook aantrekkelijk is, omdat havens en bedrijven zich kunnen profileren op duurzaamheid en daar een kwaliteitskenmerk van kunnen maken. Havenbedrijf Rotterdam streeft ernaar om het komend jaar schone schepen een financiële bonus te geven en Amsterdam, Zeeland en Groningen willen zich hierbij aansluiten. Daarmee positioneren zij zich als kwaliteitshavens. Het Rijk wil die investeringen ondersteunen met subsidieprogramma's, bijvoorbeeld voor duurzaam ondernemen, maar ook met een nieuw programma voor duurzame havenontwikkeling. Dat kondig ik in de beleidsbrief aan. Daarvoor is 5 mln. gereserveerd. Nog dit jaar worden daaruit projecten gefinancierd. De heer Koppejan vraagt: dit wordt toch niet allemaal aan kleine projectjes besteed? Nee, wij gaan erop toezien dat het projecten zullen zijn die echt een spin-off hebben. Wij doen ook andere extra investeringen die in deze tijden van economische crisis van belang zijn voor de haven. In het aanvullend beleidsakkoord is besloten om 200 mln. in te zetten om het onderhoud van de vaarwegen te versnellen en het budget voor de binnenhavens op te hogen. Uit de beleidsbrief blijkt dat in de Nederlandse zeehavens veel projecten lopen om duurzame havenontwikkeling inhoud te geven. Daarom is onze ambitie reëel dat Nederlandse zeehavens wereldwijd tot de top moeten blijven behoren op het punt van kwaliteit van dienstverlening en daarmee ook duurzaamheid. Die ambitie is niet van het Rijk alleen, maar die is geformuleerd met de havensector. Verduurzaming betekent voor de Nederlandse havens verbetering van de concurrentiepositie. Investeren in duurzaamheid is investeren in de kwaliteit van onze zeehavens. Op die kwaliteit zullen wij in de toekomst, ook met de huidige crisis, de concurrentie moeten aangaan.

Op de agenda staat ook het rapport van het KiM, dat de heer Aptroot een rapport van niks vindt. Het KiM heeft twee zaken onderzocht: welke bijdrage kan samenwerking tussen zeehavens leveren aan maatschappelijke welvaart en welke rol is weggelegd voor het Rijk? Ik stuur de Kamer binnenkort de kabinetsreactie op het KiM-rapport. Het lijkt mij niet nodig om daar nu op vooruit te lopen, maar het mag duidelijk zijn dat ook ik grote voordelen zie in samenwerking op het gebied van veiligheid, security en milieu en commerciële samenwerking. Ik doel daarmee op efficiëntere benutting van ruimte en achterlandverbindingen. Ik heb nu al verdere samenwerking gefaciliteerd door partijen bij elkaar te brengen in de Havenalliantie. Dat is een Randstad Urgent-project waarin VenW, VROM, EZ en de havens van Rotterdam en Amsterdam samenwerken aan een strategie om het groeiende goederenvervoer gezamenlijk beter te accommoderen. Het Rijk neemt het niet op zich om die samenwerking tot stand te brengen en legt die niet dwingend op, maar gaat die waar mogelijk faciliteren. Ik zie dat dit een enorme opluchting is voor de heer Aptroot.

De heer **Roemer** (SP): Heeft de staatssecretaris hiermee de vragen over duurzame zeehavens beantwoord?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dit is een korte inleiding, op verzoek van de voorzitter. Ik beantwoord straks nog een heel aantal specifieke vragen.

Voorzitter. Ik begin met de vragen die te maken hebben met de crisis. De heer Koppejan vraagt hoe ik de goederenterugval in de havens inschat en

of ik verwacht dat bij economisch herstel de havens sterk genoeg zijn om hun positie terug te krijgen. Havenbedrijf Rotterdam gaf rond de jaarwisseling aan dat zij dit jaar een teruggang verwacht van 5% tot 8%. U hebt allen kunnen lezen dat de verwachte teruggang van de wereldhandel 9% bedraagt. Er wordt gesproken over 10% tot 15% teruggang in de havenoverslag en zelfs, na de enorme groei van de afgelopen jaren, over een kwart minder containers. Dat zijn redelijk dramatische cijfer. Dat zijn harde klappen, niet alleen voor de Nederlandse havens, maar ook voor de concurrerende havens. Rotterdam en Amsterdam zijn havens met een breed palet aan goederen en activiteiten. Dat maakt ze minder kwetsbaar dan havens die zich uitsluitend richten op containers, want daar komt een kwart teruggang natuurlijk ongelooflijk hard aan. Het investeringsprogramma van de overheid en de havenbeheerders zelf blijft overeind. Daarmee zorgen wij ervoor dat de uitgangspositie goed is zodra de conjunctuur weer aantrekt.

De heer Koppejan vraagt of het, gelet op de economische recessie, niet noodzakelijk is dat de overheid investeert in de ontwikkeling van bedrijfs-terreinen, infrastructuur en toegankelijkheid van zeehavens. De overheid gaat samen met de havenbeheerders onverminderd door met de investeringsprogramma's voor de zeehavens, de Tweede Maasvlakte wordt aangelegd, de A15 Maasvlakte-Vaanplein staat voor dit jaar gepland en voor alles zetten wij alles op alles om de procedures voor de verdieping van de Eemsgeul spoedig te doorlopen. Bij zeehavens hebben wij te maken met grote complexe infrastructurele projecten met bijbehorende procedures. Het is daarom niet mogelijk om de investering in de sluisen bij Terneuzen naar voren te halen. Het kabinet bereidt een crisis- en herstelwet voor. Mogelijk biedt die ook voor complexe infrastructurele projecten perspectieven. Dat is wel de inzet, maar wij moeten afwachten hoe dat precies uitpakt en welke mogelijkheden dat biedt.

De vraag van de heer Koppejan hoe ik de 5 mln. aan subsidie voor innovatie ga inzetten, heb ik zojuist al beantwoord.

De heer Roemer vraagt welke rol ik zie voor het Rijk in het proces van de havensamenwerking. Die vraag heb ik eigenlijk ook al beantwoord. Ik heb de Nationale Havenraad en de Havenalliantie genoemd. Wij gaan samenwerking niet afdwingen en onze sturing is beperkt. Het is wel goed om te zien dat ook de havens beseffen dat samenwerking goed is en dat zij er vanuit dat besef zelf op inzetten. Waar nodig en mogelijk faciliteert het Rijk.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb gezegd dat het goed is dat Nederlandse havens meer gaan samenwerken. Ik had gehoopt dat u nog meer de regie zou nemen. Ik heb vooral ook gezegd dat ik het van belang vind dat er meer samenwerking tussen de havens tussen Le Havre en Hamburg gerealiseerd wordt. Het Verre Oosten ziet dat gewoon als één havengebied, vergelijkbaar met het havengebied dat zij daar ook hebben. Komen wij op dit punt stappen verder?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In die range wordt wel gesproken met elkaar over samenwerking, want ook de havens zelf zijn zich daarvan bewust. Tegelijkertijd ligt het een beetje gevoelig, want al zal het Verre Oosten het als één havengebied zien, de havens zelf zien dat niet zo. Onderling is er sprake van concurrentie. Op bepaalde terreinen wordt samengewerkt en overlegd. De overheid gaat vooral met de Havenalliantie en de Havenraad erop letten dat de Nederlandse havens goed samenwerken. Het is aan de havens zelf om over de grens te kijken waar zij in de range tussen Le Havre en Hamburg kunnen samenwerken.

De heer **Roemer** (SP): Dat is een prachtige politieke manier om te zeggen dat wij dus niets doen. Dat het niet gemakkelijk is, snapt iedereen. Daarom zijn er juist overheden om dat onderling af te stemmen. Dan moet je een

bijeenkomst organiseren met diverse overheden om te kijken waar de samenwerking kan verbeteren. Er moeten initiatieven worden genomen. Dat is iets anders dan een verhaaltje vertellen dat het allemaal moeilijk is. Dan kunnen wij net zo goed stoppen. Is de Nederlandse regering bereid het initiatief te nemen om de regeringen bij elkaar te krijgen om een soort beleidsplan te maken of een taskforce in het leven te roepen die de samenwerking van Europese havens verder verbetert?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De Nederlandse regering is binnen Nederland bezig op de manier zoals ik u dat geschetst heb. Er is grensoverschrijdende samenwerking, zoals in de Rijn-Schelde Delta, waar Rotterdam samenwerkt met de havens van Antwerpen en Zeeland. Er is een goede samenwerking tussen Delfzijl en Emden. Dat zijn initiatieven van de havens zelf, die ook echt wel kijken hoe ze kunnen samenwerken met havens die wel aan de andere kant van de grens, maar in feite dichtbij liggen. Op het gebied van milieu en de haventarieven zijn er ook initiatieven geweest. De havens spreken met elkaar om in de range Le Havre-Hamburg tot een evenwichtige tarifiering te komen. Tegelijkertijd is het natuurlijk wel complex, omdat er onderling ook concurrentieverhoudingen zijn.

Ik heb al geantwoord op de vraag van de heer Roemer waarom ik de samenwerking niet sterker afdwing. Er is geen tijdspad en geen dwang. De havenbeheerders en de decentrale overheden zijn zelf goed bezig. Waar mogelijk en nodig zal het kabinet samenwerking zeker stimuleren. Mevrouw Roefs vraagt of het geen goed idee zou zijn als afval een onderdeel wordt van de index voor schone schepen. Wij dringen, ook in de beleidsbrief Zeevaart, erg aan op de stimulering van schone scheepvaart. Havenbedrijf Rotterdam neemt het voortouw om internationaal te komen tot zo'n index, want die heeft alleen maar zin als er internationale afstemming over plaatsvindt. Het heeft weinig zin als alleen Nederland afval in zijn index opneemt. Ik ben van plan om Havenbedrijf Rotterdam deze gedachte mee te geven. Misschien kan het in internationaal verband ervoor zorgen dat afval wordt opgenomen in de index voor schone schepen.

Mevrouw Roefs en de heer Heemelaar hebben gesproken over het monitoren van afval van schepen. Daar zijn verschillende onderzoeken naar geweest. Die richten zich op het afval dat op Europese stranden aanspoelt of uit de Noordzee wordt gevestigd. Er is een aantal verdragen en allerhande monitoren, zoals OSPAR, Marine Litter Monitoring-program, Coastwatch-scholierenonderzoek en KIMO Fishing for Litter-onderzoek. Behalve het bepalen van de hoeveelheid afval, wordt in genoemde onderzoeken ook de samenstelling van het afval bepaald. Het doel hiervan is om meer inzicht in de problematiek te krijgen, waardoor beleidsinstrumenten gericht kunnen worden ingezet. Ook in IMO-verband (International Maritime Organization) wordt periodiek onderzoek gedaan. Dit kan alleen maar goed onderzocht worden als het internationaal gebeurt. Ik zal in de IMO bepleiten dat wij de komende jaren prioriteit geven aan nieuw onderzoek of bestaand onderzoek intensiveren om zo goed mogelijk zicht te krijgen op de verschillende stromen.

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Is dat ook het antwoord op mijn vraag over het proberen te voorkomen dat het afval op de stranden aanspoelt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op die vraag kom ik later terug. Mevrouw Roefs vraagt of wij in de IMO kunnen pleiten voor een afgifteplicht voor alle scheepsafval, een zero discharge. Ook een afgifteplicht kan alleen internationaal geregeld worden. Een zero discharge is lastig. Ik zou het willen beperken tot niet-afbreekbaar, schadelijk afval. Daar wordt in IMO-verband al sterk op ingezet. Het beleid is: geen afval, tenzij ... Wat ik wel van groot belang vind en waar wij in IMO-verband steeds aandacht



voor vragen, is de handhaving van de regels. Regels opstellen is over het algemeen namelijk simpeler dan ze handhaven. Dat gebeurt via EMSA (European Maritime Safety Agency). Via de EU vragen wij steeds aandacht voor goede handhaving van de toch wel strenge regels.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb niet voor niets om zero discharge gevraagd. Het probleem is namelijk dat als je zegt «dit mag wel en dat mag niet», er toch ongemerkt, of misschien wel bewust, heel veel plastic mee overboord gaat. Dat is echt een groot probleem. Er wordt voor gewaarschuwd dat met name heel kleine plastic bolletjes uiteindelijk in de voedselketen terecht kunnen komen. Je kunt een slag maken als je heel duidelijk zegt dat het gewoon helemaal niet mag. Wil de staatssecretaris dit bij de eerstvolgende IMO-bijeenkomst naar voren brengen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Plastic mag niet geloosd worden. Wij zetten erop in om dat wat verboden is, ook goed te handhaven. Maar als ik mevrouw Roefs goed begrijp, dan zegt zij dat als men niets mag lozen, dit gemakkelijker te handhaven is?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, want als men een afgifteplicht heeft, dan kan men zien: dit is in verhouding tot zo'n schip veel te weinig; er moet wat gebeurd zijn. Wij weten dat het in het zuiden van de Noordzee veel vuiler is dan in de buurt van Schotland. Dat betekent dat schepen voordat ze de havens van Rotterdam, Amsterdam of Vlissingen binnenkomen, afval overboord zetten. Als je een afgifteplicht hebt, kun je daarop handhaven.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan uw gedachtegang volgen, al moet ik zeggen dat het wel een grote stap is om dat in de IMO aan te kaarten. Het is beter om eerst in Europees verband daarover eens een balletje op te gooien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Gaat u dat doen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben bereid om na te gaan of er in Europees verband medestanders zijn voor dit idee. Ik neem mij tegelijkertijd voor om mij te blijven inzetten voor goede handhaving, want ik ben ervan overtuigd dat ook dit van groot belang is om de problemen met het afval te verminderen.

De heer Heemelaar vraagt wat ik ga doen aan de pools of garbage. Ik ben ermee bekend. Het is buitengewoon dramatisch; hele eilanden, 30 soorten plastic. Het is een soort biodiversiteit, maar dan op een manier die wij niet willen. Het is wel zo dat een groot deel via rivieren en kanalen de zee in spoelt. Mede dankzij actieve inzet van Nederland zijn een betere uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid met betrekking tot sanitaire scheepsgebonden afval gerealiseerd in het MARPOL-verdrag. Mede door inzet van Nederland is in 2008 in de IMO overeenstemming bereikt over een uniform meldformulier en een nieuw afgifteformulier. Ik heb op Europees niveau voorstellen gedaan voor harmonisatie van het begrippenkader in de desbetreffende milieuwetgeving. In de beleidsbrief Zeevaart hebt u allen kunnen lezen dat het met het afval in de Noordzee de goede kant opgaat. Wij zijn er dus heel hard mee bezig om lozing van afval te voorkomen. Ik weet niet of een nieuw administratiesysteem op schepen de oplossing is. Ik zet in op de bestaande instrumenten.

De leden Cramer, Roefs en Heemelaar vragen welke rol ik speel bij het opstellen van een index voor schone schepen en de ontwikkeling van gedifferentieerde haventarieven. Het Zweedse model is daarbij ook aan de orde gekomen. In de beleidsbrieven Zeevaart en Duurzame Zeehavens heb ik aangedrongen op het stimuleren van schone scheepvaart op basis van een gemeenschappelijke index. De sector heeft dit goed opgepakt. Havenbedrijf Rotterdam heeft dit opgepakt en zoekt naar breed draagvlak

om het ook goed van de grond te krijgen. Een gemeenschappelijke index is cruciaal. HBR heeft het voortouw genomen en er is een groeiend draagvlak voor een index voor emissies door schepen naar lucht op basis van eenduidige en goed meetbare criteria. Op basis hiervan kan naar verwachting volgend jaar begonnen worden met het geven van financiële prikkels. Een uitgebreidere en complexere index zou veel meer tijd en discussie vergen en het draagvlak onder buitenlandse havens sterk kunnen ondermijnen. Kortom, het betere is hierbij echt de vijand van het goede. Ik wil aankoersen op nu maar starten en zorgen dat het van de grond komt. In een later stadium kunnen wij altijd nog bezien of wij de index willen aanpassen. Daar waar draagvlak is, moeten wij het momentum niet laten voorbijgaan en gewoon doorzetten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb gevraagd of de staatssecretaris wil kijken naar het Zweedse model, maar impliciet heeft zij al gezegd dat zij dat niet ziet zitten. Maar als je iets introduceert op deze schaal en uiteindelijk internationaal overeenstemming bereikt, wordt het heel moeilijk om later aanvullende eisen te stellen. Dat moet in de onderhandelingen worden meegenomen, anders zullen mensen al gauw zeggen: daar komen al die landen weer met nadere eisen. Hoe ziet de staatssecretaris dat?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben daar niet zo bang voor. Wij willen komen tot een index waarmee iedereen rekening houdt. Als iedereen eraan gewend is, dan zal het minder lastig zijn om de index te wijzigen en meer eisen te stellen. Dat is te verkiezen boven nu verzanden in onderhandelingen omdat je het niet met elkaar eens wordt en er dus gewoon niets tot stand komt. Ik wil beginnen met datgene waarover overeenstemming bestaat en erop inzetten om het later mogelijk aan te passen waar dat nodig is. Ik denk zeker niet dat dit onmogelijk zal zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is goed dat de staatssecretaris dit zegt. Van cruciaal belang is daarbij wel dat iedereen die deelneemt aan de regeling, begrijpt dat dit het perspectief is en dat regels wel eens aangescherpt kunnen worden als men niet verandert.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is nog een goede aanvulling van de heer Cramer. Dat is absoluut waar.

Voorzitter. De heren Aptroot en Koppejan vragen of ik een lijstje heb met manieren waarop ik de administratieve lastendruk terugdring. De vermindering van de toezichtlast is heel belangrijk. De kabinetsbrede aanpak Vernieuwing Toezicht heeft in de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam geresulteerd in een samenwerkingsverband van tien toezichthoudende diensten. De focus ligt op een betere afstemming en coördinatie door middel van informatie-uitwisseling tussen toezichthouders, gezamenlijke inspectieprogramma's en gezamenlijke risicoanalyses. Met deze werkwijze is een start gemaakt. De voortgang en de relevante ontwikkelingen worden regelmatig besproken. De regeldruk ten aanzien van de havens ligt niet zozeer op het terrein van VenW, maar voor zover het op ons terrein ligt, pakken wij het aan. Daarnaast nemen wij aanbevelingen van de commissie-Elverding over ten aanzien van toekomstige infrastructuurprojecten voor de havens. Wat de vereenvoudiging van de regels betreft, heb ik al gezegd dat wij gaan bezien of met de aanstaande crisis- en herstelwet versnellingen mogelijk zijn in de realisatie van infrastructuur in havens.

De heer Koppejan vraagt of ik bereid ben, mijn collega's te vragen om er vaart achter te zetten dat nieuwe energiecentrales in de zeehavens daadwerkelijk van een CO<sub>2</sub>-afvangnet worden voorzien. Nieuwe centrales dienen op grond van de EU-richtlijn over CO<sub>2</sub>-afvang en -opslag, daarvoor geschikt te zijn. De afgevangen CO<sub>2</sub> moet ook afgevoerd en opgeslagen kunnen worden. Ik zal er daarom zeker bij mijn collega's op aandringen

dat in de zeehavens tijdig een CO<sub>2</sub>-afvangnet gereed is. Met het oog op de klimaatproblematiek is het van het grootste belang dat naast de ambitieuze inzet van het kabinet op energiebesparing en duurzame energie ook zo snel mogelijk kan worden gestart met toepassing van de CO<sub>2</sub>-afvang en -opslag in Nederland. Geen woorden, maar daden. Dat past ook wel bij Rotterdam.

Verder vraagt de heer Koppejan naar de windmolenparken en de zeescheepvaart en in hoeverre ik harde randvoorwaarden stel met waarborgen voor internationale zeevaartroutes en goede toegankelijkheid van de havens. Ik zoek naar mogelijkheden voor het aanwijzen van windenergiegebieden. Er ligt ook al een voorstel bij de Kamer, als bijlage van het Nationaal Waterplan. Daarin is rekening gehouden met het internationale zeerechtverdrag: de scheepvaartveiligheid mag niet in gevaar komen en er komen geen windmolenparken in internationale zeevaartroutes en ankerplaatsen. In een enkel geval zou je kunnen zeggen dat als je de zeevaartroutes en ankerplaatsen iets verlegt, er ruimte is voor een windmolenpark, maar zoals u allen weet, ben ik verantwoordelijk voor de zeescheepvaart en moet ik ook de plek van windmolenparken op de Noordzee aanwijzen. De Kamer kan ervan op aan dat ik met beide belangen serieus rekening houd. Bij de aanwijzing van zoekgebieden is buitengewoon goed rekening gehouden met de veiligheid van de zeescheepvaart.

De heer Cramer vraagt wat de concrete doelen zijn van het havenbeleid en hoe wij die op zichzelf mooie ambitie, het willen behoren tot de internationale top, meten. Ons doel is om de concurrentiepositie te verbeteren. Ik heb dat al gezegd. Op dit moment kunnen wij de vooruitgang nog niet meten, omdat wij geen indicatoren hebben vastgesteld. Daarom is het ontwikkelen van duurzaamheidsindicatoren een van de actiepunten. Wij zijn daarmee gestart en ik verwacht dat eind dit jaar de eerste indicatoren waarmee de mate van duurzaamheid van de haven gemeten kan worden, klaar zijn.

Daarnaast vraagt de heer Cramer naar de rol van de AMSBarg en welke rol het Rijk kan spelen om projecten als AMSBarg beter van de grond te krijgen. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat het Rijk de rol het bedrijfsleven overneemt. Het Rijk heeft echter wel mogelijkheden. In dit geval heeft EZ € 500 000 gestoken in de ondersteuning van de uitrol van de AMSBarg buiten de haven. Dit was gericht op het aanpakken van beperkingen in regelgeving en infrastructuur. Ook programma's als de Quick Wins Binnenhavens kunnen bijdragen aan het oplossen van knelpunten in de infrastructuur. Wij moeten dus zoeken naar een goede balans tussen innovatie door het bedrijfsleven en het aanpakken van knellend werkende regelgeving of infrastructuur door het Rijk.

De heer Aptroot vraagt of ik een notitie kan maken over de verbetering van de toegankelijkheid van de havens. Hij zei dat er naast Amsterdam en Rotterdam meer belangrijke havens zijn en dat ook zij de vaart erin moeten krijgen. Het MIRT geeft inzicht in de projecten die nu gepland zijn. Belangrijke projecten zoals de Eemsgeul zitten daar nu ook in. In het akkoord na het crisisberaad staat onder meer dat het MIRT wordt verlengd van 2020 naar 2028. Wij moeten ons dus buigen over de vraag over hoe wij die verlenging gaan invullen met projecten. Daarbij komen ook projecten zoals in Delfzijl aan de orde. Wij laten de Kamer zo snel mogelijk weten hoe wij daarmee denken om te gaan. De heer Aptroot kan er dus zeker van zijn dat wij aandacht hebben voor de andere havens naast Amsterdam en Rotterdam.

De heer Koppejan vraagt wanneer er helderheid komt over een extra sluis bij Terneuzen. Het sluisencomplex bij Terneuzen en vooral de toegang voor zeescheepvaart is met name van groot belang voor Gent. Voor Nederland is het vooral van belang voor de capaciteit voor de binnenvaart. Terneuzen is ook als potentieel knelpunt opgenomen in de Nota Mobiliteit. Binnen het MIRT-kader is een Vlaams-Nederlandse verkenning

uitgevoerd. Die is net afgerond. Ik dacht dat het advies in februari klaar was. Op basis daarvan zal ik op korte termijn een gesprek hebben met de heer Peeters en kijken welke alternatieven wij meenemen naar een vervolgfase om te kijken naar wij daarmee verdergaan.

De heer **Koppejan** (CDA): Wanneer vindt de besluitvorming dan plaats?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat hangt ervan af wanneer er overeenstemming is. Eerst moeten wij kijken wat wij meenemen in de vervolgfase en welke varianten worden bekeken. Verder is de financiering nog een belangrijke hobbel die genomen moet worden. Wij zullen er hard aan werken om daar zo snel mogelijk helderheid over te krijgen. Ik kan op dit moment echter geen harde deadline noemen. Daarvoor zijn er nog te veel onzekere factoren.

De **voorzitter**: Kan de Kamer wel al eerder horen wat de stand van zaken is?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het SAF (Stakeholders Advies Forum) heeft in februari een advies uitgebracht. Wij moeten nog kijken of en, zo ja, hoe wij dat advies overnemen en hoe wij daar dan verder mee om gaan. Dat advies kan zeker naar de Kamer worden gestuurd, als dat niet al is gebeurd. Er moeten echter nog wel een aantal knopen doorgemaakt worden als het gaat om de vraag hoe wij daar verder mee zullen gaan.

De heer Koppejan heeft gevraagd welke bijdrage wij mogelijk zouden kunnen leveren om de Westerschelde Container Terminal te bevorderen, ook in deze tijden van crisis. Besluitvorming over de aanleg van de Westerschelde Container Terminal is een regionale aangelegenheid. Op dit moment wordt de MER geactualiseerd. De bijdrage van Verkeer en Waterstaat ligt in de ontsluiting van de haven, onder andere naar het achterland. In dat kader is eind verleden jaar door de opening van de Sloelijn de spoorverbinding met de haven verbeterd. De ontsluiting van de havens zal mijn aandacht blijven houden.

De heer **Koppejan** (CDA): Formeel hebt u natuurlijk gelijk, maar u kunt ook zeggen: wij vinden die Westerschelde Container Terminal heel belangrijk, maar wij vragen niet om geld voor Zeeland, want dat geld is er wel. U kunt natuurlijk wel in samenspraak met uw collega van LNV er alles aan doen dat ook hier de procedures zo veel mogelijk bespoedigd worden. Wilt u zich positief uitspreken over dit initiatief en tegelijk uitspreken dat u zich ervoor zult inzetten dat daar waar mogelijk procedures worden versneld?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als de procedures knelpunten vormen, willen wij er alles aan doen om dat op te lossen. Vandaar ook de crisis- en herstelwet, die hier al een paar keer voorbij is gekomen. Ik hoop dat als dit vertraging oplevert, wij de mogelijkheid hebben om tempo te maken.

De heer Koppejan heeft ook gevraagd naar de stand van zaken rond de verdieping van de Eemsgeul en of ook daar een versnelde uitvoering mogelijk is. De MER kan in april de inspraak in. In het najaar kunnen wij het tracébesluit vaststellen. De planning is dat de verdieping in 2010 start. De vergunningverlening voor de vaargeul kan plaatsvinden als het tracébesluit is genomen. Wij moeten afwachten of daartegen beroep of bezwaar ingediend gaat worden. Over de vergunningverlening voor de centrales heeft de Raad van State vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie. Wij moeten de uitkomst daarvan afwachten. LNV heeft een vergunning afgegeven in het kader van de Natuurbeschermingswet. Ook daar kan beroep of bezwaar tegen aangetekend worden. Ook dat zullen

wij nog even moeten afwachten. Het versneld uitvoeren van de verdieping is, gezien de vergunningstrajecten die nog lopen, dan ook lastig. Wij moeten namelijk afwachten of van de mogelijkheid van beroep of bezwaar gebruik gemaakt gaat worden.

Verder heeft de heer Koppejan gesproken over de veerverbinding Delfzijl–Emden. Hij vroeg of VW dat gaat steunen. Ik kan daar, nu ik nog niet eens een rapport heb gezien, geen uitspraken over doen. Ik wil eerst wachten tot ik in april dat rapport krijg. Dan zal ik kijken of dit mogelijk in aanmerking komt voor steun van VW.

De heer Roemer heeft nog gevraagd naar de indirecte financiering van de havenontvangstinstallaties. Het voert wat ver om hierop in te gaan. In mei sturen wij de Kamer altijd een brief over de stand van zaken van de afvalinzameling in de Nederlandse havens. Dat gebeurt ieder jaar. Ik zou dit punt van de indirecte financiering graag meenemen in die brief.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Onze mainports spelen voor deze regering een cruciale rol. Wij erkennen het belang van de mainports voor de Nederlandse en Europese economie. Dat geldt ook voor de mainports qua havens. Voor Rotterdam is dat evident. In 2008 heeft Rotterdam 420 miljoen ton overgeslagen en is daarmee verreweg de grootste haven in Europa; meer dan twee keer zo groot als de nummer twee, zijnde Antwerpen, met 190 miljoen ton. Amsterdam is met 95 miljoen ton de vierde haven in de Hamburg–Le Havre range, met verleden jaar een spectaculaire groei. Ook Amsterdam speelt dus een belangrijke rol in de mainportfunctie van Nederland. Gezamenlijk nemen deze twee havens namelijk ruim 40% van de overslag tussen Le Havre en Hamburg voor hun rekening. Dat is echt gigantisch veel.

Het kabinet wil de mainports nog steviger op de kaart gaan zetten. Daarvoor heeft het drie speerpunten: duurzaamheid, verruiming van de capaciteit en het onderwerp verzelfstandiging en samenwerking. Op deze drie punten wil ik kort ingaan. Allereerst de duurzame havenontwikkeling. De duurzame producten en processen zijn cruciaal voor de internationale positionering en de concurrentiepositie van de mainports. Duurzaamheid en concurrentiepositie gaan hier dus hand in hand. Zo heeft het Havenbedrijf Rotterdam zich uitstekend geprofileerd bij de World Ports Climate Conference, waarbij ik zelf ook aanwezig mocht zijn. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een leidende rol gekregen in het ontwikkelen van een internationale index voor een schoon schip. Dat initiatief was al geagendeerd in de beleidsbrief Zeevaart van de staatssecretaris. Het komend jaar zal het Havenbedrijf Rotterdam en waarschijnlijk ook Haven Amsterdam schone schepen een financiële bonus gaan geven. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft inmiddels ook de carbon footprint van zijn eigen activiteiten ontwikkeld en gemeten. Het is goed om in dit verband te zeggen dat de Tweede Maasvlakte het meest duurzame haventerrein ter wereld zal zijn. Dat vind ik echt iets om heel erg trots op te zijn.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de containerbedrijven met succes uitgedaagd om vanaf 2013 de meest milieuvriendelijke terminals aan te leggen. Wij lopen dus voorop en kunnen laten zien dat duurzame ontwikkeling niet betekent dat de deur op slot gaat. Het gaat echt hand in hand. Ik vind daarmee de Tweede Maasvlakte echt een voorbeeldproject waar wij als Nederland ook op milieuvlak echt trots kunnen zijn.

Het tweede speerpunt betreft de capaciteit. De mainports vervullen een belangrijke rol in het bereikbaarheidsbeleid, Randstad Urgent en het MIRT, maar ook in de door de Kamer geaccordeerde mobiliteitsaanpak. Ik wil mij nu beperken tot de zeetoegang IJmond. Deze zeetoegang heeft een lange geschiedenis. Er is veel over gesproken, niet alleen in de Kamer in deze samenstelling, maar ook in die van voor de verkiezingen. De motie-Oudenallen en tal van andere uitspraken zijn hierin illustrerend.

Ik heb aan het begin van mijn periode als minister één nadrukkelijke afspraak gemaakt met de mensen van Amsterdam. Ik heb gezegd dat het

niet in mijn aard ligt om maar te blijven voortkabbelen totdat er weer verkiezingen komen en het dan door te schuiven naar een volgende periode. Ik vind om tal van redenen dat er gewoon een besluit moet komen. Zo zit ik er als minister in. Ik vind echter wel dat wij dat heel serieus en heel doorwrocht moeten doen, opdat het besluit dat wij nemen ook een goed besluit is. Dat besluit moet financierbaar zijn, maar vervolgens voor de haven van nu en de haven van de toekomst het maximale effect hebben. Laat er dus geen enkele twijfel zijn over de ernst waarmee ikzelf in dit proces zit. Juist in een tijd van crisis moet je je klaar maken om in de toekomst de winst te pakken. Ik zeg dit op een vrij symbolisch moment. Het is u wellicht ontgaan, maar hedenochtend is duidelijk geworden dat Sporting Limburg echt zal gaan ontstaan. Ik zou zeggen: Louis van Gaal, maak de borst maar nat. Dit was echter een enigszins vooringenomen opmerking mijnerzijds.

Welke afspraken zijn met de regio gemaakt rond de zeesluis? Verkeer en Waterstaat heeft een MIRT-verkenning gemaakt, inclusief een kosten-batenanalyse op hoofdlijnen, en de Haven Amsterdam heeft een financiële verkenning naar alternatieve financieringsmogelijkheden opgesteld. In oktober 2008 is de MIRT-verkenning opgeleverd en in november heeft het CPB een second opinion gegeven over de kosten-batenanalyse. Deze verkenning en second opinion geven mij aanleiding om serieus te kijken naar de mogelijkheden voor verdere stappen richting de nieuwe sluis. De business case van de financiële verkenning is bijna afgerond. Ik hoop dat die snel komt; wellicht binnen een paar weken, een maand, vijf of zes weken. Wij zullen het zien. Die business case moet echter wel goed zijn. Hoe de bedrijfs- en economische cijfers ook worden beschouwd, een bijdrage van het Rijk is in alle gevallen noodzakelijk. Zo simpel is het. Wat is de nulpositie? De huidige Noordersluis moet op termijn – wij verwachten rond 2030 – vervangen worden om de zeeverende functie van deze sluis te kunnen garanderen. Dit is een rijkszaak, dus op enig moment zal het Rijk hoe dan ook moeten investeren in een nieuwe sluis. Vervanging van de sluis ligt, als wij van 2030 uitgaan, buiten de termijnen van het MIRT. Daarom kon ik tot op heden geen geld reserveren. Het verlengde MIRT – kijk toch eens wat een goed crisisakkoord dit kabinet heeft gesloten! – kan echter mogelijkheden bieden. Ik zeg echter nogmaals: het gaat om heel veel geld en om heel veel procedures. Wij moeten het daarom wel goed doen. Tegen de achtergrond van het verlengde MIRT heb ik de regio gevraagd te bezien hoe wij het financiële gat kunnen dichten tussen de kosten van een nieuwe Noordersluis enerzijds, die er sowieso zal moeten komen, en die van een sluis conform de wens van Amsterdam anderzijds. Vanzelfsprekend zal ik hierbij trachten een Europese subsidie te verkrijgen en zal er worden ingezet op een moderne contractvorm DBFM (Design, Build, Finance, Maintain). Denk aan de commissie-Ruding. Ook zal gekeken worden naar het aantrekken van vreemd kapitaal.

Het derde speerpunt betreft de samenwerking tussen zeehavens en het onderwerp verzelfstandiging. Het gaat dan om de vraag hoe bij zo'n majeure investering niet alleen de financiële voorwaarden, maar ook de economische winst op termijn optimaal kunnen zijn. Het gaat om honderden miljoenen; dat is heel veel geld. Wij hebben gezien dat in Rotterdam verzelfstandiging heeft geleid tot betere bedrijfsresultaten: behoud van het marktaandeel in de Hamburg-Le Havre range en een reductie van de personeelsomvang, maar – dat is zeker zo belangrijk – ook tot een stijging van de klanttevredenheid. Ik zeg dit omdat er van tevoren veel vrees was, maar uiteindelijk bleek die verzelfstandiging heel goed uit te werken. Vriend en vijand erkennen dat.

Ik heb onderzoek laten doen naar mogelijke opbrengsten van verzelfstandiging van de Haven Amsterdam. Ik had dat al aangekondigd toen ik net een week minister was. Ik heb toen gezegd dat ik vond dat je dan ook naar

dit soort dingen zou moeten kijken. Ik heb dat eind verleden jaar bij het havendiner ook nadrukkelijk gezegd.

Uit het onderzoek blijkt dat verzelfstandiging de nationale en met name de internationale focus en positie van het havenbedrijf versterkt. Een verzelfstandiging kan verder bijdragen aan een verzakelijking en rationalisatie van bedrijfsprocessen, een scherpere risicoallocatie en efficiencyvoordelen. Verzelfstandiging biedt bovendien mogelijkheden voor een intensievere en meer commerciële samenwerking tussen havenbeheerders. In dit verband is het ook goed om te melden dat Hans Smits van het Havenbedrijf Rotterdam hier ook zeer lovende woorden over heeft gesproken. Iedere haven heeft een eigen specialisatie. Maar, zoals velen al zeggen, voor Sjanghai is het verschil tussen Amsterdam en Rotterdam net zo groot als het verschil tussen Sjanghai-centrum en Sjanghai-zuid. Zo klein zijn die afstanden.

Verzelfstandiging kan, als sprake zou zijn van aandelenparticipatie en verkoop van een gedeelte van de aandelen, ook een alternatieve bron van financiering voor de sluis zijn. Het verzelfstandigingsdossier is dan ook een belangrijk onderwerp in de discussie over de nieuwe sluis. Ik denk dat wij daar open met Amsterdam over moeten praten. Amsterdam heeft mij bij monde van de burgemeester gezegd dat het heilige huisje geen heilig huisje meer is. Ik denk dat ook het feit dat Bernard Wientjes namens de ondernemers zich keer op keer positief over verzelfstandiging heeft uitgelaten, ons mag sterken in het belang om dit onderwerp ook open met elkaar te bespreken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De vraag is natuurlijk of het voor de minister een heilig huisje is. Al of niet verzelfstandigen en daar een beslissing over nemen, moet dat een voorwaarde zijn om een stap verder te kunnen gaan met de zeesluis? Ik heb begrepen dat de business case over een paar dagen klaar is. Ik wil graag van de minister horen hoe hij daarin staat. Ik wil hem ook vragen of wij het onderzoek dat daarnaar is gedaan, ook kunnen inzien.

Minister **Eurlings**: Als het onderzoek afgerond is, laat ik dat de Kamer gaarne toekomen. Ik heb u zojuist echter al wel de conclusies van het onderzoek gemeld. Die vind ik vrij stevig. Ik heb ook de positie van Hans Smits namens zijn havenbedrijf in dezen genoemd. Ik heb gemerkt dat er in Amsterdam een open spirit is. Dat was vroeger misschien anders, maar de tijd schrijdt voort. Wij zien het voorbeeld van Rotterdam. Ik heb naar aanleiding van het havendiner ook veel reacties gekregen van bedrijven in de haven. Zij vragen mij om een verzelfstandiging serieus te verkennen, omdat zij daar ook voordelen in zien. Ik ga niet vooruitlopen op de gesprekken die wij daarover zullen voeren, maar ik heb er wel vertrouwen in dat deze argumenten ook door Amsterdam worden gezien. Als wij daar met elkaar een principebesluit over kunnen nemen, kun je je afvragen waarom wij dat jaren zouden moeten uitstellen. Het kan zijn dat dat moet omwille van de financiering of omwille van de kansen die een nieuwe sluis biedt. Ik ga echter niet vooruitlopen op de gesprekken. Ik heb vanaf de eerste week dat ik minister was er nooit twijfel over laten bestaan dat ik het een heel belangrijk iets vind.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was of het een voorwaarde is.

Minister **Eurlings**: Het is voor mij een zeer belangrijk iets. Ik vind het dus van belang om over deze conclusies van het onderzoek met Amsterdam te gaan praten. Wij hebben ook afgesproken dat er open gesproken zal worden over de voordelen die wij zien. Ik ben benieuwd naar de reactie uit Amsterdam. Ik wil dat gesprek dan ook afwachten.

De heer **Roemer** (SP): Dat is nog steeds geen antwoord op de vraag van mevrouw Roefs. Zij vroeg of het een voorwaarde is en de minister antwoordt daarop dat hij het een belangrijk iets vindt. Dat is een totaal andere beoordeling. Is het nu een voorwaarde of niet? Daar geeft de minister blijkbaar geen antwoord op. Het kan een onderdeel uitmaken van de financiering, zo laat de minister ook nog even weten. Het rapport waar blijkbaar veel argumenten in staan, hebben wij nog niet. Wij kunnen op dit moment dan ook niet de discussie aangaan, aangezien wij die argumenten niet kennen. Dat is lastig debatteren. Ik wil daarom dat dat rapport per omgaande, liefst vandaag nog, naar de Kamer komt. Dan kunnen wij daar ook kennis van nemen. Als de minister de woorden gebruikt die hij nu heeft gebruikt, lijkt het erop dat het een aardig chantagemiddel aan het worden is. Dan beginnen bij mij toch wel behoorlijk de rillingen over mijn rug te lopen.

Minister **Eurlings**: Hier neem ik echt afstand van. Dit soort woorden passen absoluut niet. Dit gebeurt er als je als minister gewoon open bent, terwijl je nog in gesprek bent met een gemeente. Ik kan mij voorstellen dat ik de volgende keer wat minder open zal zijn. Ik ben in gesprek met de gemeente Amsterdam. Daar moet het gesprek eerst plaatsvinden en dat gesprek moet worden gehouden op basis van inhoud. Zo benader ik Amsterdam altijd en zo hebben wij ook een goede manier van samenzijn hierover. Ik ga het gesprek het gesprek laten zijn, want daar horen dit soort afwegingen eerstens thuis. Ik heb alleen wel gezegd dat als je het onderzoek ziet dat nu bijna gereed is en als je de voordelen ziet die uit het onderzoek naar voren komen, dan versterkt dat bij mij het beeld dat datgene waar ik eigenlijk vanaf mijn eerste week als minister toe heb opgeroepen, niet zonder ratio is. Ik heb er vertrouwen in, omdat Amsterdam ook heeft gezegd dat het geen heilige huisjes zijn, dat wij daar een goed gesprek met elkaar over kunnen hebben. Ik heb ook VNO-NCW genoemd en het Havenbedrijf Rotterdam. Er is vanuit die hoek ook veel support. Ik ga het gesprek hierover echter graag verder aan.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben hier niet tevreden mee. Als de minister zegt dat het iets van Amsterdam is, moet hij het niet naar voren brengen in een debat waarin het ook over de zeesluis gaat en dat een onderdeel is van de Kameragenda. Dan is het ook een onderdeel van deze agenda. Ik vind het jammer dat de minister niet wil zeggen dat het niet per definitie een voorwaarde is en ook niet dat het geen voorwaarde is en dat hij zegt dat hij op basis van argumenten het gesprek aangaat. Dat geeft namelijk een signaal af waar ik niet vrolijk van word.

Minister **Eurlings**: Dat spijt mij. Ik heb heel helder aangegeven wat ik het belang hiervan vind. Ik heb gezegd dat ik het zeer belangrijk vind, maar dat is niets nieuws, want dat zeg ik al twee jaar. Ik heb u gemeld dat er een onderzoek is. Wij gaan nu het gesprek aan met Amsterdam. Daar hoort het thuis. In dat gesprek zullen wij proberen de financiële eindjes aan elkaar te knopen en de kansen van die nieuwe sluis en de bloeiende haven die vol die capaciteit gaat gebruiken, te optimaliseren. Daar moeten wij een gesprek over hebben. Ik kan wel aangeven hoe ik er zelf in sta. Ik kan echter niet vooruitlopen op dat gesprek zelf. Dat lijkt mij alleen al niet chique tegenover de zeer gewaardeerde partners in het Amsterdamse. Hoe gaat het nu verder? In april vindt opnieuw bestuurlijk overleg plaats. Ik hoop dan vervolgspraken te kunnen maken met de regio, gemeente, havenbedrijf en provincie over de stappen die wij met elkaar moeten zetten.

Ik ben heel bewust begonnen zoals ik ben begonnen. Ik ben geen minister van uitstel, ook niet van uitstel van beslissingen. Ik vind dat het niet nemen van een besluit ook een besluit is. Gezien de drive in die regio en het aantal mensen dat ermee bezig is, moeten wij alles op alles zetten om



tot een besluit te komen. Wij moeten echter de dingen die wij moeten doen wel heel zorgvuldig doen. Ik heb echter goede hoop dat wij dat redelijk snel kunnen doen, als er tenminste van alle kanten de goede wil is die ik toe nu toe heb ervaren.

Ik wil de havens van Rotterdam en Amsterdam internationaal positioneren, langs lijnen van duurzaamheid, capaciteit, maar ook langs de lijn van samenwerking. Zo houden wij, dat is mijn overtuiging, in goede maar ook in slechte tijden echte havens met internationale allure en zo kunnen wij zelfs het nadeel van nu, die slechte markt, op termijn een voordeel laten zijn, door meer efficiency, meer samenwerking en een groter marktaandeel als straks de grote groei weer gaat beginnen.

Ik wil nu ingaan op een aantal gestelde vragen. Mevrouw Roefs vroeg of ik bereid ben om noodzakelijke investeringen naar voren te halen. Ik heb gezegd dat de verlenging van het MIRT mogelijkheden kan bieden. Op zich heb ik die bereidheid wel, maar het is iets wat niet weinig complex is. Naar voren halen kost ook geld en het moet passen binnen kaders enzovoort. Het is dus niet gemakkelijk. Maar ik heb wel een principiële bereidheid.

Verder is gevraagd of wij bereid zijn om mee te denken over een pps-constructie. Daar ben ik zeker toe bereid. Ik zei zojuist al dat momenteel in de verkenningsfase de public private comparator wordt uitgevoerd, en dat wij onderzoeken of wij inderdaad tot DBFM kunnen komen. Ik verwacht dat dat het geval is. Bekostiging en financiering worden dan anders, maar ik moet ook bij DBFM in ieder geval zicht op financiering hebben. Dat is altijd het stramien waar ik zelf ook aan vasthoud, want anders maken wij mensen blij met een dode mus en daar wordt uiteindelijk helemaal niemand blij van.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd of ik mijn contacten in Duitsland wil aanspreken om het streven van de Amsterdamse haven om de opslag van kolen meer bij de eindgebruiker onder te brengen, nog meer handen en voeten te geven. De Duitse elektriciteitsbedrijven voeren steenkool in via diverse zeehavens om de leveringszekerheid te garanderen. In Amsterdam gaat een deel van de steenkool rechtstreeks uit het zeeschip in het binnenschip en dan door naar Duitsland. Dit ook al omdat het zeeschip voor de sluis gelichter moet worden. Ook wordt een deel van de steenkool eerst in Amsterdam gemixt met andere soorten steenkool voordat verdere doorvoer plaatsvindt. Tijdelijke opslag kan ook nodig blijven omdat een zeeschip veel steenkool in een keer lost, waardoor het niet direct in binnenschepen kan worden overgeladen. Een ander deel van de steenkool wordt gestookt in de elektriciteitscentrale van het havengebied, die dus ook weer een werkvoorraad moet hebben. Dit zijn de «moeilijke» punten. Ik kan wel zeggen dat door de afnemende ruimte in de Amsterdamse haven en de strenge milieunormen de markt zal gaan zoeken naar optimalisatie van de doorvoer van steenkool en de daarbij noodzakelijke opslag en tijdelijke opslag. De beweging die mevrouw Roefs ziet, wordt ook vanuit de markt sterk aangezet.

Amsterdam en de Eemshaven willen zich blijven ontwikkelen tot energiehaven. Naar mijn overtuiging bijt dat elkaar niet. Amsterdam concentreert zich wat energie betreft met name op benzine en steenkool. Dat is een nichemarkt, maar wel een belangrijke. In de Eemshaven wordt vooral ingezet op elektriciteit uit kolen en gascentrales. Dat is toch weer een wat andere tak van sport.

De heer Aptroot heeft gevraagd of een onafhankelijke second opinion nodig is. Ik heb al gezegd dat er een second opinion ligt van het CPB en die is naar mijn mening objectief. Wij moeten nu even de business case afwachten. Hopelijk komt die zeer snel. Dan kunnen wij de vraag beantwoorden of er een noodzaak is om nog een keer een second opinion te vragen. De opmerking van de heer Aptroot heb ik echter goed gehoord. Massaontslagen dreigen in de havensector. Zal de vraag naar arbeid in de toekomst niet sterk toenemen en anticipeert het Rijk wel voldoende op

toekomstige knelpunten op de arbeidsmarkt, zo heeft de heer Koppejan gevraagd. Het crisisakkoord is er mede op gericht om massaontslagen te voorkomen en te proberen dat scherpe dal op te vangen. Primair zijn de Centra voor Werk en Inkomen nu aan de bal om te zorgen voor goede re-integratieprojecten, zodat havenwerknemers als er ontslagen zouden vallen, niet voor de haven en de toekomstige haven verloren gaan. De havensector is actief met onderwijsinstellingen aan de slag om te voorzien in geschoolde arbeidskrachten. Zo, en met extra investeringen, proberen wij de ergste klap te voorkomen. De heer Koppejan heeft namelijk gelijk dat het risico is dat als de economie straks weer aantrekt, men de mensen niet meer heeft.

Ik kan ook melden dat wij als overheid, samen met de havenbeheerders, onze investeringsprogramma's onverminderd door zullen zetten. De Tweede Maasvlakte wordt aangelegd, de A15 Maasvlakte-Vaanplein staat voor dit jaar gepland en wij doen er alles aan om de procedures voor de verdieping van de Eemsgeul snel te doorlopen. Wij hebben echter bij zeehavens altijd te maken met grote complexe infrawerken en bijbehorende procedures. Daarom zal die crisis- en herstelwet ook zo belangrijk zijn. Anders duurt het gewoon te lang.

Onderzoek wijst uit dat de Ruit Rotterdam na 2020 serieus in de problemen komt qua bereikbaarheid. Het is nu al slecht, maar het wordt bloedrood in de kleurentekens die wij hanteren. Daarom laat ik een brede MIRT-verkenning uitvoeren naar de Ruit Rotterdam. Daarbij wordt expliciet gekeken naar nut en noodzaak van een tweede westelijke oeververbinding. Wij gaan breed verkennen, maar niet treuzelen. De planning is om deze verkenning al dit najaar af te ronden.

De heer **Aptroot** (VVD): Die tweede oeververbinding komt er in ieder geval, want de motie die daarover handelt, is aangenomen in de Kamer.

Minister **Eurlings**: Maar moties zorgen nog niet voor «euri», zoals uw collega Koopmans altijd zegt. Bovendien moeten wij ook kijken naar de MKBA. Ik heb zelf toen wij anderhalf jaar geleden in de Ridderzaal met Randstad Urgent begonnen, dit project heel belangrijk genoemd. Ik heb er dan ook vertrouwen in dat wij eruit zullen komen. Ik weet dat Jeanette Baljeu, wethouder van Rotterdam, daar ook heel hard aan trekt.

Dan de versnelde aanleg van de zeesluis en de link met de recessie. Ik heb het grote strategische belang van dit soort afwegingen genoemd: het grijpen van de kansen voor de toekomst en ons daarop prepareren. Voor de heel korte termijn zal dat echter qua werkgelegenheid geen oplossing bieden, want een mogelijke planstudie zal zeker een jaar of twee duren en ik mag toch hopen dat wij dan in iets beter economisch weer zitten. Mocht dat niet het geval zijn, dan moeten wij verder kijken, maar laten wij daar maar niet van uitgaan.

Er gevraagd of de regio een substantiële bijdrage levert aan de financiering van de modernisering van het sluizencomplex. Ik ben op dit moment in onderhandeling over een reële bijdrage. De business case zal hierbij een belangrijke rol vervullen. Ik heb de regio gevraagd om te kijken naar mogelijkheden om het gat tussen de kosten van vervanging van de sluis, in 2030, en die van het aanleggen van een grotere sluis, al veel eerder, met elkaar te dichten. Het gaat de goede kant op en ik heb goede hoop dat wij daaruit zouden moeten kunnen komen.

Over de samenwerking tussen Rotterdam en Amsterdam het volgende. Als het werkelijk mogelijk blijkt dat Roda en Fortuna structureel gaan samenwerken, zouden Rotterdam en Amsterdam dat ook moeten kunnen. Dat is echt mogelijk. De ratio gaat hier overwinnen. Ik sta dus zeer positief tegenover deze groeiende samenwerking. Op het punt van duurzaamheid is de samenwerking al sterk geïntensiveerd en ook als het gaat om commerciële taken zijn er goede voorbeelden te noemen. Bij de exploi-

tatie van de Betuweroute is bijvoorbeeld sprake van een gezamenlijk belang en wordt er goed samengewerkt.

Verder is er de integratie van de havencommunitysystemen Port Infolink in Rotterdam en PorNet in Amsterdam in het zogenaamde Portbase. Ook in de markt zien wij bewegingen van ECT en de voormalige Ceres Terminal die posities in elkaar hebben genomen. Ik juich dat toe. Dit soort samenwerking zal niet alleen de efficiency verbeteren, maar kan er ook toe leiden dat wij onze concurrentiepositie versterken, omdat wij ons internationaal ook samen profileren. Ik vind dat echt van belang. De wereld is groot en Nederland is klein en samen staan wij sterk, om er nog een paar platitudes in te gooien. Maar u begrijpt wel wat ik bedoel. Wij blijven inzetten op samenwerking.

De heer Heemelaar heeft ook gevraagd naar een second opinion. Ik heb al gezegd dat wij de second opinion van het CPB hebben en dat wij nu de business case afwachten. Ik kom daar graag later op terug.

De heer Roemer heeft een aantal kritische vragen gesteld. Onder andere waarom wij die zeesluis nodig hebben. Ik heb al gezegd dat de sluis sowieso moet worden vervangen. Ir. Lely was een groot man en was zijn tijd ver vooruit en de sluis heeft het langer gehouden dan hijzelf waarschijnlijk ooit heeft kunnen bevroeden, maar ooit houdt het op. Die sluis is niet alleen klein – ooit was hij groot, maar nu is hij klein – maar is ooit ook technisch op. Wij zullen die moeten vervangen. Ik vind het dan de moeite waard om te kijken of wij dat niet eerder kunnen doen en niet wachten tot de sluis echt krakkemikkig is en ophoudt te functioneren. Het is goed om dan meteen te kijken of een concurrentievoordeel kan worden bewerkstelligd door die sluis groter te maken. Het positieve vind ik dat de heer Roemer er steeds gewag van maakt dat er ook een Tweede Maasvlakte is. Ik denk zelf dat als je ziet wat de prognoses zijn als er weer economische groei komt, wij de capaciteit in Amsterdam en Rotterdam beide hard nodig zullen hebben. Ik vind wel dat samenwerking moet worden nagestreefd. Ook dan vind ik dat een tweede zeesluis in Amsterdam beter is dan het letterlijk vervangen van de sluis in dezelfde dimensies die ir. Lely lang geleden heeft uitgedacht. Hij heeft ook een grotere sluis gebouwd dan een dag na de opening van die sluis nodig was. Hij keek namelijk vooruit en ik vind dat wij dat nu ook weer moeten doen.

Dan de samenwerking tussen de havens in de Le Havre-Hamburg range. Wij proberen in Europa bij de Europese regelgeving en positionering richting IMO zo veel mogelijk een lijn te trekken. Dat valt niet altijd mee, maar daar investeren wij veel in. Wij proberen de samenwerking tussen de havens in Nederland echt op een hoger plan te brengen. Op dat punt kunnen wij baanbrekende stappen zetten met elkaar. Tegelijkertijd trachten wij ook met de andere zeehavens in dezelfde hoek in Europa samen te werken. Maar je houdt natuurlijk wel altijd gezonde concurrentieverhoudingen.

De KBA rond de sluis is neutraal als een grotere sluis zou worden gebouwd en de Noordersluis tot 2050/2055 opengehouden zou kunnen worden. De KBA is negatief als naast een nieuwe grotere sluis ook de Noordersluis zou moeten worden vervangen. Als er een nieuwe sluis is, is de last van de oude sluis echter minder en gaat die dus ook langer mee. Daarom dat ik ook dat jaartal van 2050 noem.

Een van de mogelijkheden om dit alles te bekostigen is verhoging van het zeehavengeld. Er zijn echter meer mogelijkheden. Die zullen wij aan de hand van de business case bezien. Ik kom daar graag later op terug, zodat wij samen met de regio tot een optimale en substantiële bijdrage kunnen komen. In die discussie zullen het zeehavengeld en andere mogelijkheden een rol spelen.

Sneuvelen bij de havenuitbreiding de Houtrakpolder en de Wijkermeerpolder? De gemeente Amsterdam heeft in haar havenvisie aangegeven dat door inbreiden en verdichten de haven de groei tot 2020 kan opvangen binnen het huidige complex. De vergroting van de sluiscapaciteit

betekent echter dat Amsterdam tot circa 175 miljoen ton kan doorgroeien. Dan is een ontwikkeling van nieuwe haventerreinen noodzakelijk. Tegen die tijd zal de afweging moeten worden gemaakt tussen opvang van de groei in de nabijheid van Amsterdam, de Houtrakpolder of de Wijkermeerpolder, of elders in het havenof achterlandnetwerk. Die vraag komt dus nog op ons af. Een integrale gebiedsgerichte aanpak lijkt sowieso op zijn plaats om dit soort afwegingen zorgvuldig te kunnen maken. De provincie Noord-Holland en wellicht ook andere provincies zullen daarbij een rol gaan spelen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik ga ervan uit dat de leden behoefte hebben aan een tweede termijn. Hebt u nog een prangende opmerking, mijnheer Roemer? Dan mag u die maken.

De heer **Roemer** (SP): Stel dat er linksom of rechtsom toch gekozen zou kunnen worden voor renovatie. In hoeverre is dat praktisch mogelijk? Is daar expliciet naar gekeken? De minister mag hier eventueel ook schriftelijk op ingaan. Diezelfde vragen zijn namelijk ook in Amsterdam gesteld. Ook daar kon geen antwoord op die vragen gegeven worden. Ik krijg, vroeg of laat, graag een inhoudelijk antwoord op mijn vraag.

Minister **Eurlings**: Dat kan ik toezeggen. Ik heb gezegd dat renovatie misschien zou kunnen. Ik wil u wel vragen of ik hierop kan reageren naar aanleiding van de business case en een hernieuwd overleg met Amsterdam. Dan kunnen wij in beeld brengen wat deze optie zou betekenen. Ik heb mijn voorkeur al enigszins laten doorklinken. Ik zeg dat dus toe, maar ik hoop dat ik dat dan wel kan doen op het moment dat de feiten helder op een rij staan, dus nadat wij de business case hebben gekregen.

De heer **Roemer** (SP): Wanneer is dat?

Minister **Eurlings**: Later dit voorjaar.

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Ik wil graag even reageren op de opmerkingen van de heer Aptroot. Ik heb het nagevraagd en het gaat inderdaad om de Wijkermeerpolder die bedreigd wordt bij uitbreiding van de haven. De minister heeft dat zojuist ook gezegd. De inschatting van de fractie van GroenLinks in Amsterdam is inderdaad net even anders dan die van de landelijke fractie.

Een belangrijke reden om een tweede termijn te willen houden, is dat ik niets heb vernomen over de walstroom.

De **voorzitter**: Ik ben het met u eens dat daar niet op is geantwoord, maar zou de staatssecretaris dat schriftelijk mogen doen? Dan kunt u daarna bekijken of u nog behoefte hebt aan een tweede termijn.

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Naast dit punt heb ik echter ook behoefte aan een discussie over gedifferentieerde haventarieven.

De **voorzitter**: Dan begrijp ik dat GroenLinks een tweede termijn wil. Maar wellicht is het wel goed dat het antwoord schriftelijk wordt gegeven.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik vond het mooi dat de minister zei dat hij niet de minister van uitstel is. Zo kennen wij hem ook. Hij wil projecten niet over deze kabinetsperiode heen tillen. Toch heb ik nog geen echt helder antwoord gekregen op mijn vraag wanneer wij de besluitvorming over de zeesluis en over de sluis bij Terneuzen mogen ontvangen. Mag ik uit de uitspraak van de minister dat hij niet de minister van uitstel is – ik neem aan dat de staatssecretaris ook niet de staatssecretaris van uitstel is – de

conclusie trekken dat het streven zal zijn dat de minister en de staatssecretaris binnen een jaar met een voorstel naar de Kamer komen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat duurt veel te lang. De business case is over twee dagen bekend!

Minister **Eurlings**: Ja, maar het geld is er nog niet over twee dagen. Ik zeg toe dat wij alles op alles zullen zetten om er binnen een jaar uit te zijn en als het kan nog eerder. Het hangt echter altijd van de inhoud af. Het gaat om heel veel «spijkers». In de onderhandelingen is het nooit handig om jezelf op een absoluut eindpunt vast te leggen. Maar het zal echt niet aan ons liggen. Ik heb geprobeerd om onze intenties weer te geven. Er liggen nog een paar moeilijke vraagstukken op tafel rond financiering, pps en verzelfstandiging, maar ik heb goede hoop dat wij daar met elkaar uit kunnen komen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als het gaat om Gent en Terneuzen heb ik al geantwoord dat wij onze uiterste best doen om daar zo snel mogelijk uit te zijn, maar dat hangt niet alleen van ons af. Ook aan de kant van de Vlamingen moeten de nodige knopen worden doorgehakt. Als het aan mij ligt, gebeurt dat nog dit jaar, maar ik heb dat niet helemaal alleen in de hand.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn. Bij een andere gelegenheid zullen wij de tweede termijn houden.

#### **Toezeggingen**

- De staatssecretaris doet de Kamer het advies van het Stakeholders-AdviesForum (SAF) over een extra sluis bij Terneuzen toekomen.
- De staatssecretaris komt bij haar stand-van-zaken-brief over havenontvangstinstallaties in mei terug op de vraag van het lid Roemer over indirecte financiering door het Rijk.
- De minister doet de Kamer de resultaten van het onderzoek naar de mogelijke gevolgen van verzelfstandiging van het Amsterdamse Havenbedrijf toekomen.
- De minister komt dit voorjaar schriftelijk terug op de vraag in hoeverre renovatie van de Noordersluis praktisch mogelijk is.
- De staatssecretaris reageert schriftelijk op de vragen die tijdens het algemeen overleg zijn gesteld over walstroom.

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

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