

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 452**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2013

In deze brief ga ik in op twee toezeggingen. De eerste betreft het wegen van containers voor zeeschepen. De tweede toezegging gaat over subsidies voor het Transeuropese Vervoersnetwerk (TEN-T).

Wegen van containers

Tijdens het Algemeen Overleg Transportraad van 2 oktober jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 441) heb ik toegezegd uw Kamer nader te informeren over het overleg met de EVO ten aanzien van de internationale afspraken in de International Maritime Organisation (IMO – verband) tijdens de vergadering van het »Subcommittee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers« in september 2013 aangaande de weging van containers voor zeeschepen. Het gaat met name om de manier waarop de massa van containers kan worden bepaald voordat deze geladen worden. Voordat ik daarop in ga, geef ik u inzicht in de aard en omvang van het probleem van overboord slaande containers, waartoe u mij eveneens verzocht.

Het verliezen van containers van vrachtschepen kan diverse oorzaken hebben. Naast de invloed van wind en golfbeweging spelen daarbij onder meer de constructieve eigenschappen van het schip, het sjoeren van en de onderhoudstoestand van de container een rol. Cruciaal is echter het door de reder opgestelde stuwageplan dat mede gebaseerd wordt op de soort en de totale massa lading, herkomst en bestemming van de container. Juiste uitvoering van de voorgeschreven procedures, ondanks tijdsdruk en commerciële druk, vermindert ook het risico op verlies van containers.

Uit rapportages van de Rijkswaterstaat blijkt dat in de periode 2008 tot 2012 gemiddeld jaarlijks bijna 5 containers op het Nederlandse deel van het continentale plat van de Noordzee overboord slaan, waarvan een groot deel teruggevonden wordt. Zo zijn tijdens de recente storm van 28 oktober 2 containers verloren gegaan.

Gezien de complexiteit van het systeem is voor de individuele gevallen niet vast te stellen hoe groot de invloed is van elke parameter op het

verminderen van het verlies van de container. Uit het oogpunt van voorzorg is het wel belangrijk dat de onzekerheden zoveel mogelijk beperkt worden.

IMO besteedt aandacht aan de verschillende bovengenoemde aspecten om het verlies van containers te beperken. Het IMO veiligheidsverdrag, SOLAS, kent reeds de verplichting voor verladers om ten behoeve van een juiste stuwage, ruim voor aanvang van de zeereis een juiste opgave van de massa van containers te doen. Om dit verder uit te werken, is in een IMO-werkgroep een voorstel aanvaard, dat de mogelijkheid biedt om de individuele container te wegen ofwel door deze massa op een door de lidstaat gecertificeerde wijze te bepalen.

Ik onderschrijf de visie van EVO, dat wegen van iedere individuele container kostbaar is en hoge administratieve lasten en uitvoeringskosten met zich meebrengt. Conform de motie Dijkstra (Kamerstuk 31 409, nr. 51) heb ik er dan ook met succes in IMO op aangedrongen om het alternatief «het op door de overheden gecertificeerde wijze bepalen van de massa van de container», geaccepteerd te krijgen. De bij het IMO-besluit behorende richtlijnen laten een grote mate van vrijheid aan individuele lidstaten om de eisen nader in te vullen.

Ik ben inmiddels in overleg met de sector om verder te werken aan een invulling van deze gecertificeerde methode. Centraal staan daarbij bestaande methoden en gecertificeerde werkwijzen, zoals benutting van vrachtbrieven. Zo hebben bijvoorbeeld Authorised Economic Operators (AEO's volgens EU Verordening 1875/2006) en bedrijven die gecertificeerd zijn volgens de ISO 9000 serie (kwaliteitsmanagementsystemen) zich ertoe verbonden om de juiste informatie aan de andere partijen in de keten aan te leveren. Dit wordt regelmatig in de bijbehorende audits getest. Bij de douane dient de verlader ook informatie over het gewicht te verschaffen.

Nog nader wordt onderzocht met welke nauwkeurigheid de massa van de geladen container bepaald moet worden. Zoals in het AO is aangegeven, ben ik overleg met de sector gestart hierover. In dat overleg heeft de EVO de zorgen bevestigd over de mogelijke administratieve lasten en uitvoeringskosten. Echter, door aansluiting te zoeken bij de bestaande praktijk en gebruik te maken van de nu al beschikbare gegevens, voorzie ik dat het mogelijk zal zijn om te komen tot een effectieve en efficiënte invulling.

#### Transeuropese Vervoersnetwerk

Tijdens het AO van 5 september 2013 (Kamerstuk 22 112, nr. 1699) over het behandelvoorbehoud voor het EU-havenpakket hebben de leden De Boer en De Rouwe vragen gesteld over subsidies voor het Transeuropese Vervoersnetwerk (TEN-T) vanuit de Faciliteit voor Europese Verbindingen (Connecting Europe Facility, CEF). Bijgaand treft u de beantwoording hiervan aan.

#### Vraag 1 (de Boer)

De havens van Rotterdam en Amsterdam worden genoemd in verband met de TEN-T budgetten. Kunnen de noordelijke zeehavens daar ook weer aanspraak op maken? Of gelden daarbij voorwaarden die een mogelijke aanvraag voor deze zeehavens niet aantrekkelijk maken?

#### Antwoord 1

De noordelijke zeehavens Delfzijl/Eemshaven en Harlingen zijn weliswaar opgenomen in het TEN-T uitgebreide netwerk, maar niet op het kernnetwerk. Van de middelen in het CEF is 95% bestemd voor het

kernnetwerk, zodat investeringen op de hoofdtransportassen in de EU doelgericht met subsidie worden ondersteund. Investeringen op het uitgebreide netwerk van private partijen of in PPS-constructies staan wel open voor innovatieve financiële instrumenten, zoals projectobligaties waarbij een belangrijke rol is voor de Europese Investeringsbank (EIB).

Vraag 2 (de Rouwe)

Is Nederland met al zijn binnenhavens en verbindingen klaar om TEN subsidies binnen te halen?

Antwoord 2

In verhouding tot andere landen staan er veel Nederlandse binnenhavens op de nieuwe TEN-T kaarten (zie bijgesloten kaart en overzicht)<sup>1</sup>. Het betreft op het kernnetwerk de havens van Almelo, Hengelo, Utrecht, Nijmegen, Bergen op Zoom, Moerdijk en Deventer. Voor deze havens kan bij een uitvraag door de Europese Commissie TEN-T subsidie aangevraagd worden tot maximaal 40% van het projectbudget. In alle gevallen zal het project aan alle kwaliteitseisen voor TEN-T aanvragen moeten voldoen, onder meer op het gebied van project maturity (de mate waarin een project «rijp» is om uitgevoerd te worden), en zal de indiener het merendeel van de investering zelf moeten betalen.

Vraag 3 (de Rouwe)

Wat moet nog gedaan worden om maximale TEN-T subsidies te verkrijgen?

Antwoord 3

Voorop staat dat van de € 13,2 miljard voor transport over de jaren 2014–2020 in het CEF nog niets aan bepaalde landen of projecten is toebedeeld. Ieder jaar zal de Commissie één of meer uitvragen voor projecten doen voor bepaalde prioriteiten uit de TEN-T verordening. Iedere aanvraag wordt individueel beoordeeld. Wel is in de bijlage van de CEF verordening een lijst grote projecten opgenomen die goed zouden passen binnen de EU doelstellingen. Dit betreft diverse MIRT projecten, zoals de nieuwe sluis bij Zeetoeegang IJmond, een derde sluisolk bij de Beatrixsluis, de opwaardering van de Twentekanal en een nieuwe sluis in het kanaal Gent-Terneuzen.

Ik ben alert op de prioritering per uitvraag van de Commissie en ik volg deze uitvragen nauwgezet, zodat steeds snel kan worden bepaald of en wanneer voor genoemde en andere infrastructuurprojecten een aanvraag kan worden ingediend. Bovendien ondersteun ik bedrijfsleven en decentrale overheden actief op dit punt.

Vraag 4 (de Rouwe)

Is Nederland bereid om mee te financieren voor projecten op het TEN-T netwerk?

Antwoord 4

Ja. Er zijn geen projecten op het TEN-T die uitsluitend met CEF middelen tot stand kunnen komen (zie ook antwoord 2). Het gaat erom dat projecten die een Lidstaat toch al wil realiseren in het geval van Europese meerwaarde met EU-middelen een steun in de rug kunnen krijgen.

Vraag 5 (de Rouwe)

Doet Nederland het maximale in het kader van EIB-leningen?

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Antwoord 5

Voor investeringen in transportinfrastructuur in PPS-constructies wordt de optie van een lening van de EIB als regel ook gezien. De keuze hangt echter van diverse factoren af, zoals de omvang van de investering en de voorkeuren van de private partijen in de PPS-constructie.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus