

Aan de Staatssecretaris van Verkeer en Water-
staat
mevrouw J.C. Huizinga - Heringa
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Nationale Havenraad
Koningskade 4
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
T 070 351 76 15
F 070 351 76 00
E info@havenraad.nl
www.havenraad.nl

Contactpersoon	Doorkiesnummer
mr F. Lieben	351 76 15
Datum	Bijlage(n)
6 februari 2008	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
Tz 005	-
Onderwerp	
Concept Beleidsvisie Zeevaart	

Geachte mevrouw,

Bij brief van 18 januari 2008 heeft u de Nationale Havenraad in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op het concept van de beleidsbrief zeevaart "verantwoord varen en een vitale vloot". De Raad is u daarvoor zeer erkentelijk.

Wat direct opvalt bij bestudering van dit concept van de beleidsbrief zeevaart is het karakter ervan. Gekozen is dit keer - en dat is toch uniek te noemen - voor een integrale aanpak waarbij economie, milieu en veiligheid op gelijkwaardige wijze worden behandeld. Het resultaat stelt de Havenraad in deze fase tot tevredenheid.

Overigens past het hier op te merken dat enkele partijen, die lid zijn van de Nationale Havenraad, ook zelfstandig hun opmerkingen richting het ministerie zullen maken dan wel inmiddels hebben gemaakt.

In dit kader is het de Raad opgevallen dat de beleidsbrief zeevaart voornamelijk gaat over de positie van de mainport Rotterdam. Daarmee worden de andere zeehavens tekort gedaan. Het gaat immers om het economische belang van de zeescheepvaart en de havensector, en die is voor de meer regionale economieën van Zeeland en Noord Nederland groot en voor Amsterdam aanzienlijk. Het kan toch niet ontkend worden dat veel van de genoemde maatregelen en beleidsvoorstellen ook directe invloed en betekenis hebben voor de overige zeehavens in totaliteit in Nederland.

Een groot aantal van de in de beleidsbrief genoemde maatregelen acht de Raad zonder meer bijzonder positief. Zo onderschrijft de Raad het belang van de ruime aandacht die in de beleidsbrief wordt besteed aan het verbeteren van het imago van

de sector en de aantrekkelijkheid van het nautisch onderwijs, nu blijkt dat het de afgelopen tijd steeds moeilijker is geworden jongeren voor deze sector te interesseren. Uiteraard is nauw overleg en samenspraak met het betrokken onderwijsveld en de brancheorganisaties bij de te ontwikkelen initiatieven van groot belang. Hetzelfde geldt voor het terugdringen van de lastendruk door het aandringen op wereldwijde harmonisatie van fiscale regels, douanekwesties, internationale registraties etc.

Het zal u niet verbazen dat de Raad vooral geïnteresseerd is in het belang van gelijke concurrentievoorwaarden ofwel level playing field en de Raad constateert dat het belang hiervan ook regelmatig in de beleidsbrief wordt onderkend. In de brief wordt nadruk gelegd op milieu en duurzaamheid in relatie tot zeescheepvaart. In dit kader zij benadrukt dat ons land opereert in een Europese c.q. mondiale markt. Maatregelen ter bevordering van duurzaamheid zijn vanzelfsprekend toe te juichen, mits deze maatregelen rekening houden met het uitgangspunt van een gelijk speelveld. Deze maatregelen verdienen eerder op EU/ IMO niveau dan sec op nationaal niveau verdere uitwerking. Het spreekt dan ook vanzelf dat de passage op bladzijde 18, waar gesteld wordt dat "In Nederland additionele regels, die de concurrentiepositie kunnen schaden, niet meer aan de orde zijn" de Raad bijzonder aanspreekt en best nog wat geprononceerder in de beleidsbrief tot uiting zou mogen komen. Dit temeer daar er ook stemmen opgaan om in het kader van bepaalde milieumaatregelen Nederland alvast te laten beginnen met het beteugelen en derhalve in rekening brengen van bijvoorbeeld de CO2 uitstoot. Naar het oordeel van de Raad zullen hiervoor de Europese plannen, die binnenkort meer duidelijkheid geven, moeten worden afge wacht.

De offshore wordt in de beleidsbrief kort genoemd als één van de elf sectoren van het maritieme cluster. In die offshore-sector bezet Nederland overigens een leidende positie binnen Europa en kan Den Helder als de belangrijkste haven van ons land worden genoemd met relatief veel waardetoevoegende activiteiten. Gelet op dit belang lijkt het zinvol om met name voor de aspecten dienstverlening en toeleveranciers, maar ook op het gebied van kenniscentra en opleiding/training aan deze sector meer concreet aandacht te besteden.

De Raad stelt u voor in de beleidsbrief ook een evaluatiemoment op te nemen nu dat wordt gemist. Voorts doet de Raad u de suggestie om in de Uitvoeringsagenda 2008 - 2013 duidelijker aan te geven wanneer een resultaat moet zijn bereikt en in een jaarlijkse voortgangsrapportage te vermelden welke progressie is bereikt.

Meer specifiek vraagt de Raad aandacht voor een beperkt aantal punten omdat daaraan veel belang wordt gehecht.

Het reduceren van de administratieve procedures als genoemd in **maatregel 14** acht de Raad van groot belang zowel op nationaal als op Europees niveau, evenals het instellen van één elektronisch loket, vooral voor de verdere ontwikkeling van de shortsea en de kustvaart.

Ook het verruimen van de vrijstelling loodsplicht (**maatregel 16**) - in meer havens dan alleen Rotterdam en Amsterdam is een beperkte vrijstelling gerealiseerd - is een maatregel waar de zeehavens al enige jaren - sinds 2004 - voor pleiten nu verschillende onderzoeken/evaluaties aantonen dat zonder aantasting van de veiligheid daar op korte termijn toe kan worden overgegaan. De Raad pleit er dan ook voor geen nieuwe onderzoeken te starten, maar op grond van de beschikbare onderzoeksresultaten nog voor de zomer van 2008 met de toegezegde concrete voorstellen te komen.

In de **maatregel 20** wordt gesproken over differentiatie van haventarieven. De Raad pleit er sterk voor in dit verband te kiezen voor het hanteren van de bewoording "beoordelingsinstrument schone zeeschepen". Er dient namelijk eerst duidelijk sprake te zijn van een gezamenlijk beeld omtrent een schoon zeeschip. Dan pas zullen we gezamenlijk, zoals recent ook kort besproken met enkele Nederlandse en Belgische havens, bekijken welke incentives mogelijk zijn om de komst van dergelijke schepen te stimuleren. Het haventarief dient hier zonder meer los van te worden gezien en belast de discussie nodeloos. Gelet op het bovenstaande verzoeken wij de tekst van **maatregel 20** als volgt te herredigeren:

*"Maatregel 20: beoordelingsinstrument schone zeeschepen
Vooruitlopend op aanscherping van de internationale normen onderzoekt de overheid, in samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam, de mogelijkheid van incentives voor het stimuleren van schone zeeschepen. Alvorens dergelijke incentives bepaald kunnen worden, dient eerst duidelijk te zijn en een gezamenlijk beeld te bestaan omtrent een 'schoon zeeschip' als het gaat om de emissies naar de lucht. Draagvlak voor een dergelijk beoordelingsinstrument zou idealiter mondiaal (via IMO) en voor de hele EU moeten gelden. Nederland verzoekt de Europese Commissie om te komen met voorstellen op dit gebied. Indien sprake is van onvoldoende draagvlak binnen de EU, zal Nederland samen met in ieder geval Duitsland, België en Frankrijk (de zgn. Hamburg - Le Havre range) onderzoeken of er mogelijkheden zijn om dit instrument te introduceren¹. Door deze internationale aanpak blijft de concurrentiepositie van de Nederlandse havens intact".*

Overigens moet worden opgemerkt dat aangegeven wordt dat HbR en VenW deze maatregel trekken. Wij moeten ons echter wel realiseren dat vaststellen van "zeehavigeldtarieven" een verantwoordelijkheid is van elke zeehaven afzonderlijk; dit vergt dan ook een breder overleg.

In de bijlage (tabel met alle maatregelen) bij **maatregel 21** wordt opgemerkt dat in havens per 2010 walstroom wordt bevorderd, terwijl over deze datum in de hoofdtekst niets gezegd wordt. Mocht het de intentie zijn aan te sluiten bij hetgeen in de EU-zwavelrichtlijn is opgenomen inzake het gebruik van walstroom als alternatief voor het gebruik van 0,1% zwavel in de brandstof wanneer schepen langer dan 2 uur aan de kade liggen, dan dient deze toevoeging wel gemaakt te worden, want vooralsnog liggen er in de zeehavens geen plannen klaar om voor alle schepen per 2010

¹ Brief van de Minister van VROM inzake het EU-Groenboek marktconforme instrumenten voor milieu- en energiebeleid, Kamerstuk 22112, nr. 541, 15 juni 2007

walstroom beschikbaar te stellen. Het streven naar internationale standaardisatie, als verwoord in maatregel 21, is van groot belang. Ook nationaal vraagt dit thema om breed overleg, mede ook voor de binnenvaart. Overigens merkt de Raad op dat walstroom voor de binnenvaart in meer havens dan Rotterdam al enige tijd op beperkte schaal wordt toegepast.

Maatregel 53 en 55 hebben het oog op het realiseren van een lagere inspectielast en de inzet op een hogere kwaliteit van de dienstverlening, maatregelen die de Raad vanzelfsprekend van harte onderschrijft. In dit verband past wellicht enige zorg ten aanzien van de ontwikkeling van de tarieven in opwaartse richting, omdat ook daar het gelijke speelveld met nabije Europese zeehavens van groot belang is.

Ten aanzien van het hoofdstuk Milieu in de beleidsbrief zeevaart suggereert de Raad voor het overige in de bij deze brief behorende bijlage nog een aantal meer technische aanpassingen in de tekst.

Tot zover onze reactie. Wij hopen dat onze opmerkingen u aanleiding zullen geven de beleidsbrief, zoals voorgesteld, op enkele onderdelen aan te passen.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'W' followed by 'T. van Gelder' and a horizontal line underneath.

drs W.T. van Gelder,
voorzitter

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, sweeping loop followed by a horizontal line that ends in a small arrowhead.

mr F. Lieben,
algemeen secretaris

Bijlage behorende bij brief Tz 005 d.d. 6 februari 2008 inzake concept beleidsvisie zeevaart

Blz 37, eerste alinea onderaan:

Aanscherping van de internationale emissienormen voor SO₂, NO_x en fijnstof van de zeevaart kan bijdragen aan het **verminderen** van deze knelpunten.

Blz 37, tweede alinea, vierde regel:

Naast andere sectoren **kan ook** de zeevaart daarom bijdragen aan de bestrijding van klimaatverandering. Er bestaan op het gebied van CO₂-emissies nog geen internationale normen voor de zeevaart.

Blz 38, tweede alinea; “ De relatief goede milieuprestatie van de zeevaart is voor een aantal luchtvervuilende stoffen de afgelopen jaren verslechterd¹ “

Opmerking: de voetnoot refereert hier naar vervoer binnen Europa op lange afstanden. Betekent dit dat alleen gekeken is naar (en vergeleken wordt met) de presentaties van de shortsea als onderdeel van de zeevaart en dus niet naar de internationale zeevaart als totaal?

Blz 39, onder figuur 9:

“Ook de uitstoot van CO₂ zal, zonder maatregelen, evenredig toenemen aan de toename van het maritieme transport”.

Wij zouden willen suggereren hier de navolgende tekst in te voegen:

“Zoals eerder aangegeven, bestaan er op het gebied van CO₂-emissies echter nog geen internationale normen voor de zeevaart. Recent heeft ook de Europese Commissaris Joe Borg (Maritieme Zaken) gezegd dat de internationale scheepvaart voorlopig niet kan worden ingepast in het emissiehandelssysteem in analogie met de luchtvaart. De scheepvaartsector is dermate internationaal, dat betalen voor emissierechten de Europese sector zou benadelen. Aanvullende maatregelen ter reductie van de CO₂-uitstoot lijken daarom zowel in IMO- als EU-verband op korte termijn (via wetgeving) lastig realiseerbaar. In submittie BLG 12/6/1 werd de verwachting uitgesproken dat door verschillende maatregelen (autonome ontwikkelingen) de zeevaart 15% efficiënter zou gaan varen. Hierdoor zal de CO₂-uitstoot niet evenredig zijn aan de toename in maritiem transport”.

Blz 41, kader boegbeeld Green Award;

Betwijfeld wordt of hier wel gesproken kan worden van “kortingen op havengelden”.

Blz 41, tweede alinea, laatste zin het woord haventarieven schrappen:

Daarnaast zal sterk worden ingezet op “incentive” systemen, gericht op het stimuleren van schone zeeschepen, walstroom aansluitingen in havens en op innovatie.

¹ “De Milieuprestatie van vervoerswijzen. Een vergelijking van CO₂ en luchtverontreinigende emissies voor vervoer binnen Europa op lange afstanden”. CE Delft. 2007.