



Aan  
de Minister van Verkeer en Waterstaat  
de heer ir. C.M.P.S. Eurlings en  
de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
mevrouw J.C. Huizinga - Heringa  
Postbus 20901

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

27 augustus 2008

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

OGV-2008-505

Onderwerp

OGV rapport over Beleidsbrief Duurzame Zeehavens

Geachte heer Eurlings en mevrouw Huizinga,

Het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) biedt u bij deze zijn rapport aan over de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens.

Met vriendelijke groet,

mr. P.J. Biesheuvel  
voorzitter OGV (waarnemend)

**Rapport Beleidsbrief Duurzame Zeehavens** Augustus 2008

Datum behandeling Ovw: juni/juli 2008

Kenmerk: OVW-2008-502

**Aanleiding**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) advies gevraagd over de concept-beleidsbrief Duurzame Zeehavens. In september 2007 heeft al een gezamenlijke consultatiebijeenkomst van het OGV en de Nationale Havenraad (NHR) over duurzame zeehavens plaatsgevonden, waarvan het resultaat als input is gebruikt voor de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens. Tijdens de consultatiebijeenkomst werd afgesproken dat het OGV zou adviseren over het eind-concept van de beleidsbrief voordat deze naar de Tweede Kamer gezonden wordt. In een digitale ronde is het OGV om advies gevraagd. Dit rapport is opgesteld op basis van de binnengekomen reacties in de digitale ronde over de concept-beleidsbrief<sup>1</sup>.

**Advies**

Het OGV kan instemmen met de hoofdlijnen van het concept Beleidsbrief Duurzame Zeehavens (BDZ). De gepresenteerde visie, de doelstellingen en rolverdeling tussen betrokken partijen wordt door het merendeel van de OGV deelnemers onderschreven. Een aantal deelnemers (met name de rederijen, gesteund door werknemers in de zeevaart) heeft opmerkingen over de opzet en invulling van de beleidsbrief. Deze betreffen de volgende onderwerpen:

- de Beleidsbrief Zeevaart (BZ) en de BDZ sluiten niet voldoende op elkaar aan, met name op het gebied van:
  - o luchtkwaliteit en emissies in de zeehavens en zeevaart;
  - o internalisering van externe kosten: de BZ vermeldt dit niet, terwijl de BDZ stelt dat Nederland doorberekening voor alle modaliteiten wil invoeren;
- "social responsibility" wordt wel aangekondigd als onderwerp (titelblad), maar komt in de beleidsbrief nauwelijks aan de orde;
- er mist nog een concrete invulling van het voorgestelde innovatieprogramma duurzame zeehavens, opdat de gestelde doelen sneller bereikt kunnen worden;
- voor de vorige Beleidsbrief Zeehavens (2004) heeft geen evaluatie plaatsgevonden, en de invloed van die beleidsbrief op de nieuwe beleidsbrief is niet duidelijk.

Op deze punten, evenals op een aantal meer gedetailleerde opmerkingen wordt in de toelichting hieronder nader ingegaan.

---

De volgende OGV deelnemers hebben een reactie ingebracht: KVRN, Nautilus, CBOB/ONS, CBRB en Kamer van Koophandel Amsterdam

**Toelichting**

Over een aantal aspecten van de beleidsbrief zijn door OGV deelnemers meer specifieke opmerkingen gemaakt. Het betreft met name opmerkingen van de reders en werknemers in de zeevaart (KVNR en Nautilus), evenals een aantal opmerkingen vanuit de binnenvaart (CBRB en CBOB/ONS) en het (regionale) bedrijfsleven (Kamer van Koophandel Amsterdam). Het commentaar is hieronder per onderwerp weergegeven.

*Milieuprestaties zeevaart*

Wat betreft milieuprestaties van de zeevaart is naar de mening van de reders de BZ leidend. De reders spreken er dan ook hun verwondering over uit dat ongeveer twee maanden na het aanbieden van de BZ aan de Tweede Kamer, er nu een BDZ is waarvan de focus sterk ligt op de luchtkwaliteit zeevaart (zie blz. 16 BDZ). Dit roept vragen op over de reikwijdte van het zeehavenbeleid, en leidt tot een zeer verschillende toonzetting wat betreft de milieuprestaties van de zeevaart en op essentiële onderdelen zelfs tot afwijkende beleidsvoornemens.

De teneur van de BDZ is volgens de reders (sterk) negatief over de zeevaart, terwijl de Beleidsbrief Zeevaart ook de ontwikkelingen ten goede presenteert. Een meer gelijke toonzetting in beide beleidsbrieven zou een goede zaak zijn. Als voorbeeld hierbij kan genoemd worden Tabel I op blz. 10 BDZ, die gebaseerd is op een studie uit 2002. De meest recente besluiten van de IMO over het fors terugdringen van het zwavelgehalte zijn hierin niet meegenomen, zodat deze tabel en de begeleidende tekst een te negatieve toon zet. Een ander voorbeeld is de bijdrage van de zeevaart aan de totale CO<sub>2</sub> uitstoot, die volgens de beleidsbrief zeevaart 2- 4% bedraagt. Deze constatering heeft in de beleidsbrief zeehavens geen plaats gekregen, zodat er volgens de reders eenzijdig en negatief beeld gepresenteerd over de emissies van de zeescheepvaart. Dit betekent overigens niet dat reders het verder verbeteren van de milieuprestaties niet onderschrijven.

In zeehavens komen alle modaliteiten samen: zeevaart, rail, weg, binnenvaart en buisleidingen. In de beleidsbrief staan over binnenvaart en rail hele beperkte passages over de inspanningen die worden gedaan om emissies terug te dringen, maar weinig over prognoses tot 2040 of 2050 met betrekking tot de autonome ontwikkeling van de emissies. Voor de zeevaart staan deze prognoses er juist prominent in. Dit leidt bij elkaar tot een onevenwichtig *overall* beeld van alle modaliteiten, zo stellen de reders.

*Internaliseren externe kosten: voorafgaande consultatie zeevaartsector wenselijk*

In de concept-beleidsbrief wordt op bladzijde 23 (punt 4.2.5) aangekondigd dat Nederland inzet op het internaliseren van externe kosten in alle transportmodaliteiten. Dit onderwerp is in de Beleidsbrief Zeevaart echter niet aan de orde gekomen, en is nog volop in discussie in de nationale en internationale zeevaartgremia. Aankondiging van

**Rapport** blad 3 van 5

dit beleid op deze wijze in deze beleidsbrief doorkruist deze discussies. Consultatie van de zeevaartsector heeft nog niet plaatsgevonden en is zeer wenselijk. De reders willen hierover dan ook overleg voeren met het ministerie.

*Emission Trading System*

In de BDZ wordt het Emission Trading System (ETS) vermeld (blz. 27). Hoewel er geen concrete uitspraken worden gedaan of het kabinet nu al een besluit wil nemen om de zeevaart in het ETS op te nemen, suggereert de tekst in de BDZ naar de mening van de reders dat dit een goed idee is. Daarmee wordt vooruit gelopen op lopende nationale en internationale discussies. Bovendien stellen de reders dat de vermelding dat de IMO ETS als "interessant en veelbelovend" zou zien, inmiddels achterhaald is. Daarmee heeft ETS internationaal minder steun dan gesuggereerd wordt.

*Social responsibility ontbreekt inhoudelijk*

Op de titelpagina van de BDZ staat op één van de bladen van de schroef "social responsibility" vermeld, terwijl dit onderwerp niet aan de orde komt in de BDZ. Verscheidene OGV deelnemers (reders, werknemers in de zeevaart en binnenvaart) vinden dit jammer en willen aandacht vragen voor het zeer moeilijk aan wal kunnen gaan door zeevarenden om te passagieren, en van het bezoeken van zeevarenden aan boord van schepen door familieleden (dit geldt ook voor werknemers in de binnenvaart). Door de werknemers in de zeevaart is inmiddels een speciaal meldpunt opgericht om problemen op dit gebied centraal te registreren, in overleg met de overheid op te lossen en advies te geven aan betrokkenen.

Door de strenge *security* wetgeving (zoals door de havenautoriteiten geïmplementeerd) is walverlof en familiebezoek een administratief erg moeilijk te regelen zaak geworden. De Inspectie V&W (IVW) erkent dit, maar beroept zich op de bestaande regelgeving. De aanbeveling van de IVW om e-mailadressen te vergaren van portiers op haventerreinen zodat bezoek van tevoren kan worden aangemeld, is volgens de reders geen oplossing voor de problemen. De afname van de aantrekkelijkheid van beroepen in de zeevaart door (onder andere) deze moeizame gang van zaken willen zij stoppen. Daarom roepen de reders de gezamenlijke Nederlandse havenautoriteiten op met eenvoudige en nationaal werkende oplossingen te komen; agendering op de agenda van de NHR is daarbij een eerste stap.

*Evaluatie beleidsbrief zeehavens 2004 ontbreekt*

Het is volgens de reders opvallend dat er op geen enkele wijze een evaluatie is geweest van de vorige beleidsbrief zeehavens uit 2004. De brief wordt genoemd maar verder heeft het geen enkele invloed gehad op de thans voorliggende tekst van de BDZ.

*Concretisering innovatieprogramma*

In de beleidsbrief ontbreekt nog een concrete invulling/toezegging van het voorgestelde innovatieprogramma duurzame zeehavens om gewenste ontwikkelingen op dit gebied te

kunnen versnellen. Nu staat er in de beleidsbrief nog dat dit programma "in beraad" is (zie blz. 20 BDZ), terwijl een nadere concretisering wel gewenst is.

#### *Level playing field*

In de BDZ staat op bladzijde 27 een zin die overeen komt met die in de BZ, waarbij echter de (cruciale) woorden "met behoud van het level playing field" zijn weggelaten. De reders dringen erop aan deze omissie te corrigeren, juist ook omdat een *level playing field* geboden is wat betreft de implementatie van en toezicht op de naleving van het klimaatregime na 2012.

#### *Anti-fouling*

Bij punt 4.8 van de BDZ is geen aandacht voor het van kracht worden van het verbod op tinhoudende *anti-fouling* (IMO regelgeving) en zijn de aangekondigde maatregelen op het terrein van de Havenontvangsininstallaties (HOF's) veel minder in aantal dan op eerdere antwoorden van Tweede Kamervragen (antwoorden van 30 mei 2008.) De tekst van de BDZ moet hier (naar de mening van de reders) in lijn gebracht worden met de antwoorden op de Kamervragen.

#### *Havengelden en financiering*

De binnenvaartorganisaties tekenen bezwaar aan tegen de verhoging van havenliggelden met 10% per 2010 voor schepen die de CCR fase II emissiegrens niet kunnen halen. Per 2025 zouden deze schepen zelfs geheel uit de Nederlandse havens geweerd kunnen worden; een dergelijke vergaande passage zou men (nog) niet in de BDZ moeten opnemen. Het zou verder aanbeveling verdienen het "milieukeurmerk binnenvaart", dat momenteel in ontwikkeling is, in de BDZ te vermelden. In algemene zin zou de binnenvaart verder graag zien hoe de projecten die in de BDZ genoemd worden gefinancierd worden.

#### *Scheepsafvalstoffenverdrag*

De binnenvaart maakt zich zorgen over de toekomstige verplichting vuilwater af te geven conform Scheepsafvalstoffenverdrag. Uit een enquête die is uitgevoerd onder CBRB leden (ledengroep personenvervoer) zijn diverse problemen naar voren gekomen. Geadviseerd wordt daarom hierover een project op te nemen in bijlage 1 bij de BDZ. CBRB, CBOB en ONS geven aan graag betrokken te worden bij mogelijke pilots hierover (bijvoorbeeld in Amsterdam en Rotterdam).

#### *Efficiënt logistiek proces*

Het beleid ten aanzien van zeehavens moet erop gericht zijn onnodige scheepsbewegingen te voorkomen, door een efficiënt logistiek proces van de verladende en lossende bedrijven. Het wacht- en ligplaatsbeleid speelt hierin een cruciale rol spelen, waarbij aan de ontvangers en verwerkers van lading meer verantwoordelijkheid gegeven moet worden.



**Tot slot**

Het OGV verzoekt de minister en staatssecretaris dit advies te betrekken bij de vaststelling van de beleidsbrief "Duurzame Zeehavens" door het kabinet. Het OGV zal graag een constructieve bijdrage blijven leveren aan de nadere invulling en uitwerking van de beleidsvisie en is tot verder overleg graag bereid.

**HET OVERLEGORGAAN GOEDERENVERVOER**

Met vriendelijke groet,

mr. P.J. Biesheuvel

**(waarnemend) voorzitter**