

Vergaderjaar 2008–2009

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 12

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 april 2009

Tijdens het AO Zeehavens van donderdag 2 april 2009 konden twee onderwerpen door tijdsgebrek niet geheel worden afgehandeld. Daarom stuur ik u schriftelijk informatie over de stand van zaken en mijn beleidsinzet op deze twee onderwerpen. Het gaat hier om walstroom en om het financieel stimuleren van schone scheepvaart.

– Walstroom

In de Beleidsbrieven Zeevaart (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 409, nr. 1 bijlage) en Duurzame Zeehavens (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 862, nr. 10 bijlage) heb ik aangegeven dat walstroom kan helpen om emissies van zeeschepen aan de kade terug te dringen. Tegelijkertijd is de aanleg van walstroom een gecompliceerde en kostbare kwestie. Het geschikt maken van schip (aansluitpunt) en wal (voorzieningen in de haven) vraagt flinke investeringen.

Toch wordt in verschillende havens in ons land ervaring opgedaan met walstroom. Met name in de binnenvaart zien we dat walstroom al terrein begint te winnen. In de Maashaven in Rotterdam en in de oostelijke havens van Amsterdam draaien al enige tijd proefprojecten met walstroom voor de binnenvaart. Voor de zeescheepvaart heeft het Havenbedrijf Rotterdam drie haalbaarheidsonderzoeken laten uitvoeren naar de mogelijkheden van walstroom voor drie verschillende scheepstypen die de Rotterdamse haven op een regelmatige basis aandoen: containerschepen, cruiseschepen en ferry/ro-ro-schepen. Ook de haven van Amsterdam onderzoekt de mogelijkheden van walstroom voor cruiseschepen.

Inmiddels hebben Rederij Stena Line en het Havenbedrijf Rotterdam de intentie uitgesproken om op de Stena-terminal in Hoek van Holland walstroom aan te gaan leggen voor ferryschepen.

Mede op basis van de resultaten van deze onderzoeken en initiatieven is het kabinet voorstander van het gebruik van walstroom in de zeehavens,

met name voor schepen die varen op een vast traject en gebruik maken van steeds dezelfde terminals. Het rijk heeft een belangrijke rol in het wegnemen van belemmeringen voor walstroom, zoals het gebrek aan standaarden en belastingnadelen.

Om schip en wal op elkaar te kunnen aansluiten, moeten frequentie en spanning van schip en wal met elkaar matchen. Dit vraagt dat er standaarden komen die dit mogelijk maken. Het rijk en de sector hebben zich in internationaal verband ingezet voor goede afspraken over een wereldwijze standaard voor walstroomvoorzieningen. Mede daardoor hebben recentelijk de International Association for Ports and Harbors (IAPH), de International Organization for Standardization (ISO) en de International Electrotechnical Committee (IEC) consensus bereikt over een standaard voor walstroominrichtingen voor de zeevaart. Dit heeft geresulteerd in een Publicly Available Specification (PAS) die komende juni zal worden gepubliceerd en tijdens de komende MEPC meeting van IMO ter info zal worden aangeboden.

Daarnaast is een werkgroep Walstroom van de C40 World Ports Climate Initiative bezig een handleiding op te stellen om walstroom toegankelijker te maken voor havens en scheepseigenaren.

Of walstroom ook economisch haalbaar is voor de rederijen, hangt voor een deel af van de prijsverhouding tussen walstroom en met scheepsbrandstof opgewekte elektriciteit. Scheepsbrandstof voor zeeschepen is vrijgesteld van belasting, walstroom is dat niet. Dit verschil ontmoedigt het gebruik van walstroom. Ik onderzoek daarom of walstroominitiatieven een impuls kunnen krijgen door vrijstelling van belastingen. Overigens betekent vervanging van belastingvrije scheepsbrandstof door belastingvrije walstroom geen derving van belastinginkomsten (budgetneutrale situatie).

Ik meen dat de vele initiatieven in de sector, ook gericht op zeescheepvaart, en de inzet van het rijk om belemmeringen weg te nemen, een belangrijke impuls kunnen geven aan walstroom daar waar dat effectief is.

– Financieel stimuleren schone scheepvaart

In bovengenoemde Beleidsbrieven Zeevaart en Duurzame Zeehavens heb ik aangedrongen op het stimuleren van schone scheepvaart door de Nederlandse zeehavens. Havenbedrijf Rotterdam heeft zich hierachter gesteld en is gaan sonderen onder internationale havens of er draagvlak is om haventarieven te differentiëren voor schone schepen of anderszins schone schepen financiële prikkels te verlenen. Dat heeft tot de volgende bevindingen geleid:

- De havensector wil een uniforme index voor een schoon schip, die niet al te complex moet zijn en aansluit bij IMO-normgeving;
- Havenbeheerders willen niet een *gemeenschappelijk systeem* van gedifferentieerde haventarieven, maar willen zelf bepalen welke financiële prikkels ze geven.

Op basis van die uitgangspunten is tijdens de C40 World Ports Climate Conference in Rotterdam (juli 2008) besloten dat het Havenbedrijf Rotterdam een werkgroep vormt die in opdracht van de IAPH een Environmental Ship Index uitwerkt. Naast HbR zijn in die werkgroep de havenbeheerders van Hamburg, Bremen, Amsterdam, Antwerpen en Le Havre vertegenwoordigd. De index is gericht op emissies door schepen naar lucht (SO_x, NO_x en CO₂), op basis van eenduidige en goed meetbare criteria. De werkgroep heeft nu een voorstel uitgewerkt hoe de prestaties van schepen op deze indicatoren kunnen worden gemeten. Op dit moment wordt dat voorstel in de praktijk getest.

Verder zal dit jaar de index worden besproken met stakeholders, waaronder verladers en rederijen. Ook zal een index-administratie worden

opgericht, die een database zal bijhouden van de prestaties van schepen die voor indexering in aanmerking willen komen. Volgens planning zou eind van dit jaar de index en de administratie klaar moeten zijn. In 2010 kunnen zeehavens dan de index gebruiken om financiële prikkels te verlenen. Zoals vermeld in de beleidsbrief, hebben de havens van Rotterdam, Amsterdam, Zeeland en Groningen de intentie uitgesproken om die prikkels te gaan verlenen.

Een breed draagvlak onder internationale zeehavens is een belangrijke voorwaarde voor een effectief en concurrentieneutraal systeem. Het blijkt niet eenvoudig om veel internationale zeehavens, rederijen en verladers mee te krijgen bij dit initiatief. Een meer uitgebreide en gecompliceerde index zou veel meer tijd en discussies kosten en het draagvlak onder buitenlandse havens sterk kunnen ondermijnen. Daarom vind ik het onverstandig om al in dit stadium weer nieuwe elementen voor een index in te brengen. Ik wil dat er snel vooruitgang wordt geboekt, zodat vanaf volgend jaar schone scheepvaart daadwerkelijk financieel gestimuleerd kan worden.

Ik constateer dat de impuls die ik heb gegeven om schonere scheepvaart te belonen, voortvarend is opgepakt door de sector, en dat het Havenbedrijf Rotterdam daarin een voortrekkersrol vervult. Ik zal daar waar nuttig bilateraal een beroep doen op collega-ministers om ook hun havens erop aan te spreken aan dit initiatief deel te nemen.

Op het moment dat dit initiatief tot bloei is gekomen, zal ik zeker de discussie willen starten over een mogelijke verbreding van de index naar afval.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa