

Vergaderjaar 2016–2017

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 151

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 februari 2017

Graag informeer ik u via deze brief over de maritieme werkconferentie, de evaluatie van het inzamelingssysteem voor het scheepsafval van de binnenvaart en een drietal onderzoeken¹.

Maritieme werkconferentie

Op 1 februari 2017 heeft IenM samen met Nederland Maritieme Land (NML) een druk bezochte maritieme werkconferentie georganiseerd (circa 180 deelnemers). Uitgenodigd waren vertegenwoordigers uit de maritieme sector en bij de Maritieme Strategie betrokken departementen. Het doel van de werkconferentie was om de prioriteiten van de maritieme strategie te actualiseren. Binnen de centrale thema's van de maritieme strategie: Human Capital, Innovatie, Handel, Bereikbaarheid en Veiligheid/Milieu werden tal van onderwerpen besproken.

In de komende maanden zullen de resultaten van de werkconferentie worden vertaald in concrete acties voor een maritiem werkprogramma voor de komende twee tot drie jaar. Op deze wijze is IenM intensief in gesprek met de betrokken partijen, luistert goed, maar vraagt ook van de sector zelf initiatief. Vanuit een gezamenlijke analyse van de situatie en de trends komen we tot een gezamenlijk gedragen werkprogramma. Dit werkprogramma moet in het najaar gereed zijn.

Terugmelding evaluatie inzamelingssysteem overige scheepsafval

In juni 2016 heb ik aan uw Kamer toegezegd het rapport over de evaluatie van het inzamelingssysteem voor overig scheepsbedrijfsafval (waaronder huisvuil) in de binnenvaart met de sector te bespreken en u over de voortgang eind 2016 te informeren. Inmiddels is het overleg met de sector nagenoeg afgerond en kan ik u het volgende melden.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

In vier vergaderingen is gesproken met vertegenwoordigers van de sector over de in het rapport genoemde mogelijkheden ter verbetering van het huidige landelijk inzamelsysteem bestaande uit het huidige abonnementsstelsel voor de inzameling van overig scheepsbedrijfsafval langs de vaarwegen en de inzameling in havens en gemeenten. Ook alternatieve mogelijkheden op gebied van betaling of praktische uitvoering waarmee een efficiënte inzameling zou kunnen worden bereikt zijn besproken. De conclusie uit dit overleg, die wordt gedeeld door de vertegenwoordigers van de sector, is dat geen van de besproken ideeën aantrekkelijk is tegen een kostendekkend tarief.

NB: Het aantal abonnementen stijgt nog steeds licht en momenteel zijn het er circa 550. Daarmee is het systeem ruim kostendekkend en kon per 1 januari jl. een tariefverlaging van 10% worden doorgevoerd. De abonneerders zijn van deze verlaging op de hoogte gesteld.

Onderzoeks- en Beleidsrapportages

In het kader van de beleidsvoorbereiding en evaluatie, waaronder het werkprogramma Zeehavens, zijn recent een drietal rapportages gereed gekomen². Deze zijn mede begeleid door vertegenwoordigers van de havenbeheerders. Het betreft de volgende rapportages:

- a) Strategische voordelen van Nederland
- b) Monitor logistiek en goederenstromen 2016 (update oktober)
- c) Evaluatie van het subsidieprogramma zeehaveninnovatieproject voor duurzaamheid (ZIP-programma)

AD A. Strategische voordelen van Nederland

Met onder meer het oog op de ontwikkeling van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) heb ik een studie laten uitvoeren naar de huidige en toekomstige kracht van de natuurlijke en «man-made» voordelen van Nederland. Tevens is daarbij gevraagd naar het schetsen van mogelijke strategieën om deze voordelen in de toekomst te behouden dan wel nog beter te benutten.

Hoewel de positie van de zeehavens het vertrekpunt was, is in het analysemodel breder gekeken naar heel Nederland. Dit model bevat drie lagen: de ondergrond, de netwerken op de ondergrond, en de occupatielaag van de netwerken. Het onderzoek benoemt de voordelen van deze lagen en plaatst dit in de context van toekomstige trends.

De natuurlijke ligging met rivierdelta's verklaart deels het economische succes van Nederland. De directe handelsrelaties zijn een goede basis geweest voor de ontwikkeling van talent. Een bijzonder kenmerk van Nederland is dat de bebouwing een keten van kleinere steden kent in de plaats van een enkele zeer grote hoofdstad zoals een aantal landen om ons heen. Dit draagt bij aan de relatief hoge kwaliteit van leven. Dit is voor buitenlandse investeerders een belangrijke motivatie om voor Nederland te kiezen. Ook de goede transportmogelijkheden en logistieke infrastructuur worden genoemd.

De onderzoekers concluderen dat de positie van Nederland op dit moment weliswaar sterk is dankzij een aantal strategische voordelen (zoals geologie, ligging, historie), maar dat het toekomstig belang van deze positie onzeker is als gevolg van o.a. de energietransitie, de verschuiving van het economisch zwaartepunt en toegenomen mondiale concurrentie van kennis en innovatie. Zo is de sterke positie van de Rotterdamse haven mede te danken aan het slim benutten van de goede achterlandverbindingen voor het vervoer van fossiele brandstoffen. De energietransitie stelt de havenbeheerders en het havenbedrijfsleven echter voor nieuwe

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

uitdagingen. De onderzoekers vragen ook meer aandacht voor waardecreatie op basis van de comparatieve voordelen die Nederland in de logistiek heeft.

De resultaten van de studie zullen input vormen voor de NOVI.

AD B. Monitor logistiek en goederenstromen 2016

Net als in 2015 heb ik een monitoronderzoek gedaan naar de goederenstromen en logistiek in en door Nederland.

Uit de monitor komt een beeld naar voren dat het beeld van 2015 versterkt: de Nederlandse topsector logistiek, waar het goederenvervoer onderdeel van uit maakt, doet het goed en groeit relatief snel. Sneller dan het gemiddelde van Nederland. Nederland staat sinds 2007 in de top-5 van de wereld als het gaat om logistiek.

Tussen 2014 en 2016 nam de waardering toe, maar directe concurrenten groeiden sterker, waardoor NL zakte op de ranglijst van de 2de naar de 4de plek.

De integrale logistieke infrastructuur van Nederland wordt door het mondiale bedrijfsleven als zeer concurrerend gezien, maar de concurrentie met Duitsland en België is hevig.

Het volume van de goederenstromen groeit nog steeds waarbij de modal split vooral op het gebied van containers gunstiger wordt. Overigens valt op dat de emissies van het goederenvervoer daalden, ondanks de groei. De voorraad aan logistiek vastgoed in Nederland is in 2004 t/m 2014 met 47% toegenomen tot ruim 25 miljoen m². Dit zijn ruim 3.000 voetbalvelden. Per jaar bedroeg de relatieve groei ca. 4,5%.

De statistieken zijn online te raadplegen via monitor.topsectorlogistiek.nl.

Ad C Evaluatie van het subsidieprogramma Zeehaven Innovatieproject voor duurzaamheid (ZIP-programma).

Van 2010 tot 2014 liep het subsidieprogramma ZIP. In opdracht is, conform de toenmalige toezegging in de begroting, het programma geëvalueerd. Geconcludeerd wordt dat het ZIP-programma heeft geleid tot meer of snellere uitvoering van innovatieve projecten en ontwikkelingen binnen de Nederlandse zeehavens. Ook heeft de ZIP-subsidie bijgedragen aan kennisontwikkeling, een versnelling van projectontwikkeling en een toename in onderlinge samenwerking in de Nederlandse zeehavens. Het ZIP wordt gekwalificeerd als een effectief subsidieprogramma, dat tot een positieve verandering heeft geleid waarbij vijf van de negen projecten resultaten opleverden die ook toepasbaar zijn in andere zeehavens.

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