

Vragen door de leden der Kamer gesteld overeenkomstig artikel 140 van het Reglement van Orde, en de daarop door de regering schriftelijk gegeven antwoorden

23

Vragen van het lid **Bierman** inzake *voorgenomen investeringen door de gemeente Amsterdam voor de bouw van een nieuwe containerterminal.* (Ingezonden 25 maart 1999)

1
Bent u op de hoogte van de investering ten bedrage van 282 miljoen gulden, die de gemeente Amsterdam wil doen ten behoeve van de bouw van een nieuwe containerterminal op de hoek van het Noordzeekanaal en de Amerikahaven¹?

2
In hoeverre gaat deze nieuwe Amsterdamse overslaghaven in het Noordzeekanaal concurreren met andere havens, zoals die van Rotterdam, Vlissingen en Delfzijl?

3
Deelt u de mening dat een toename van het aantal containers met een factor twintig de achterlandverbindingen tot ver over de Amsterdamse gemeentegrenzen zal belasten en dat deze voornemens ministeriële instemming behoeven, omdat deze verbindingen daarop berekend dienen te zijn²?

4
Deelt u de mening dat met een landelijke regie door middel van planologische kernbeslissing (PKB) voor integrale havenontwikkeling een mogelijk onproductieve onderlinge

concurrentie tussen Nederlandse havens kan worden vermeden?

5
Bent u bereid om hierop vooruitlopend op korte termijn maatregelen te nemen, opdat een ongewenste concurrentieslag tussen havens wordt voorkomen?

6
Bent u bereid in de vijfde nota Ruimtelijke Ordening nieuwe provinciale haveninitiatieven, zoals opgenomen in het Masterplan Noordzeekanaalgebied, onder regie van het rijk te brengen?

¹ Zie «Amsterdam investeert in containeroverslag» in NRC Handelsblad van 17 maart jl.

² Zie ook «Uitbreiding haven Amsterdam vraag nationale discussie» in het Algemeen Dagblad van 12 mei 1998.

Antwoord

Antwoord van de heer **Pronk**, Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. (Ontvangen 14 juli 1999)

1
Ja, dat is mij bekend.

2
Op basis van de gegevens die mij thans bekend zijn is er, gezien de capaciteit van de terminal, het aandeel daarvan in de totale goederenstroom en de te verwachten groei daarin, mijns inziens geen

sprake van dreigende concurrentie met de andere Nederlandse zeehavens. Dat neemt niet weg dat ik van mening ben dat de versterking van de positie van de gezamenlijke Nederlandse zeehavens er bij gebaat zou zijn wanneer de activiteiten en plannen van individuele havens beter op elkaar zouden worden afgestemd. Ik ben er daarom sterk voorstander van dat met betrekking tot voorgenomen investeringen, beslissingen worden genomen op basis van wederzijdse afspraken en een gezamenlijk beleid teneinde en efficiënte en effectieve inzet van ruimte en geld te bevorderen. De uitvoering van het voornemen te investeren in een containerterminal in Amsterdam acht ik daarom mede afhankelijk van het bereiken van overeenstemming tussen de zeehavens over het soort van containervervoer naar en vanuit Amsterdam.

3
Ik stel mij op het standpunt dat Amsterdam in de eerste plaats een verwerkingshaven is en zou moeten blijven, waar door middel van industriële activiteiten toegevoegde waarde en daarmee werkgelegenheid wordt gegenereerd. Containerisatie dient hier vooral ondersteunend te zijn voor deze specifieke functie van het Amsterdamse havengebied. Dat betekent dat overslagactiviteiten in dit gebied zeer beperkt kunnen en moeten blijven mede gezien de

positie van de Rotterdamse haven op deze markt. Voor wat betreft het bestaande en toekomstige goederenvervoer ben ik overigens van mening dat Amsterdam, gezien de tot haar beschikking staande infrastructuur, een belangrijke opgave te vervullen heeft om de condities voor het vervoer per binnenvaartschip aanzienlijk te verbeteren en daarmee een groter aandeel te laten verwerven ten opzichte van het vervoer over de weg.

4

Ik acht het ruimtelijk aspect van de ontwikkeling van de Nederlandse havens een onderwerp voor de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening. Het aspect van samenwerking zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 vind ik in de eerste plaats een zaak van de besturen van de zeehavens zelf, ik zie hier nadrukkelijk ook een stimulerende rol weggelegd voor de Nationale Havenraad.

5

De Nederlandse zeehavens zijn vrij elkaars concurrenten te zijn, in het huidige bestel. Zoals ik in bovenstaande antwoorden aangaf zie ik echter voordelen bij samenwerking en afspraken onderling. Ik verwacht echter niet dat maatregelen van rijkswege in dit verband een positief effect zullen hebben.

6

Ik ben voornemens om in de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening de ruimtelijke randvoorwaarden aan te geven met betrekking tot de ontwikkeling van het Nederlandse zeehavenbestel. Het moge duidelijk zijn dat daarbij provinciale haveninitiatieven zoals het Masterplan voor het Noordzeekanaalgebied worden betrokken, maar dat de daarin voorgestelde maatregelen zullen worden afgewogen tegen de doelstellingen van het nationaal ruimtelijk beleid, waarbij doelmatigheid van investeringen en zuinig ruimtegebruik twee belangrijke criteria zijn.