

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. Minister M.G.J. Harbers  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Per e-mail verzonden: mark.harbers@minienw.nl

Havennummer 2235  
Waalhaven Z.z. 19  
3089 JH Rotterdam  
Postbus 54200  
3008 JE Rotterdam

T (010) 40 20 399  
F (010) 41 20 687  
E info@deltalinqs.nl  
I www.deltalinqs.nl

Rotterdam 4 juli 2022 Doorkiesnummer 06 – 5574 3843  
Kenmerk UIT\_B\_IW\_DL\_VRTO\_Walstroom E-mail boutkam@deltalinqs.nl  
Betreft Walstroomvoorzieningen terminals

Geachte minister Harbers,

Met grote verbazing heeft de Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators (VRTO) kennisgenomen van uw brief, d.d. 13 juni 2022, aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal betreffende de zee- en binnenvaart (31 409, nr 350). Onze verbazing betreft vooral de volgende alinea:

*Daarnaast werkt Nederland constructief mee aan EU-regelgeving die het aanbieden van walstroom voor specifieke scheepssegmenten gaat verplichten. Mede om aan deze aankomende verplichtingen te kunnen voldoen, bereid ik afspraken voor met de vijf grootste Nederlandse zeehavens, verenigd in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ). Haventerminals kunnen vervolgens met subsidie tijdig voorbereidingen treffen voor de benodigde investeringen in walstroomvoorzieningen. Naast het (vrijwillige) subsidietraject zullen ook de mogelijkheden van een wettelijke verplichting verkend worden voor terminals die onder de EU-verplichting gaan vallen. Zodra de afspraken met de BOZ zijn gemaakt wordt de Kamer hierover geïnformeerd.*

In deze alinea stelt u dat u samen met de Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ) de mogelijkheid verkent om terminals wettelijk te verplichten om te investeren in walstroomvoorzieningen en dat hierover verdere afspraken met de BOZ worden gemaakt. Het is zeer opmerkelijk dat twee partijen in dit kader over de rol en positie van een derde partij praten zonder die partij bij de discussie te betrekken. Er is tot nu toe namelijk geen enkele keer op initiatief van het Ministerie met de terminals gesproken over het walstroomdossier. Verder zijn de terminals nooit betrokken geweest bij de gesprekken die er kennelijk plaatsvinden tussen het Ministerie en de BOZ. Het lijkt er op dat Rijk en havenbeheerders samen proberen om de eigen verantwoordelijkheden door te schuiven naar de terminals, terwijl daar in de huidige Fit for 55 voorstellen geen enkele basis voor is.

De VRTO vertegenwoordigt containerterminals, breakbulk- en stukgoedstuwadoors en de RO-RO en ferrysector in de Rotterdamse haven. Samen zijn de leden goed voor de volledige

Rotterdam **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**  
Kenmerk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**  
Bladnummer 2/3

containeroverslag van de Rotterdamse haven, 15,3 miljoen TEU in 2021, en voor het grootste gedeelte van de overige stukgoed, RO-RO en breakbulk overslag; tientallen miljoenen tonnen. Wij willen hierbij graag onze mening geven over het walstroomb dossier. De leden van de VRTO zien walstroom als een belangrijk element voor het verder verduurzamen van de scheepvaart. Walstroom dient inderdaad te worden aangeboden via de terminal terreinen, maar dit maakt de terminaloperator nog niet zelf verantwoordelijk voor de financiering, aanleg en exploitatie van walstroomb faciliteiten. Wij wijzen die verantwoordelijkheid als verplichting dan ook af. Als terminals zijn wij verantwoordelijk voor het efficiënt en veilig afhandelen van de modaliteiten die onze terminals aandoen en voor het lossen en laden van hun lading. Wij investeren daar fors in.

Wij investeren ook fors in het verder verduurzamen van onze terminals en kunnen met recht zeggen dat deze behoren tot de koplopers in de wereld. Terminal operators zijn echter geen energieleveranciers. Ook nu leveren terminals geen energie aan schepen, maar zijn hier gespecialiseerde bedrijven voor. Eventuele betrokkenheid bij financiering, aanleg en/of exploitatie is een eigen keuze, maar behoort niet tot de core business van een terminal.

Een faciliterende rol willen wij graag op ons nemen, waarbij het gaat om de noodzakelijke randvoorwaarden op technisch, operationeel en veiligheidsgebied. Wij zijn dan ook zeer bereid om hierbij nauw samen te werken met Haven bedrijf Rotterdam (HbR) en (een) mogelijke exploitant(en).

Wij zien een business model voor ons, waarbij een derde partij, wiens core business aansluit bij het financieren, aanleggen en exploiteren van dergelijke faciliteiten, instapt. Die derden zullen overigens alleen instappen als zij in staat zijn om de investerings- en exploitatie risico's in te kunnen schatten en voor een eventueel onrendabele top worden gecompenseerd. De subsidies die uw ministerie hierover heeft vrijgemaakt kunnen hier (deels) voor dienen.

In analogie met veel andere Europese havens, waaronder Hamburg, ligt het dan ook voor de hand dat HbR, ondersteund door de nationale en regionale overheden, de lead neemt om ervoor zorg te dragen dat havens kunnen voldoen aan de wettelijke verplichtingen en aan de vraag naar walstroom van de klanten van de haven. Walstroom is in onze visie onderdeel van de basis haveninfrastructuur. Tevens kan HbR hierbij zorgen voor een level playing field, zowel binnen de haven als binnen Europa. Een dergelijke aanpak is ook veel meer in lijn met de Fit for 55 voorstellen.

Rotterdam **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**  
Kenmerk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**  
Bladnummer 3/3

Gaarne willen wij onze positie in dit dossier verder toelichten; het is per slot van rekening beter om met elkaar te spreken dan over elkaar.

Met vriendelijke groet,



Rob Bagchus  
Voorzitter VRTO

cc. Leden Vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat  
Plaatsvervangend DG Luchtvaart & Maritieme Zaken, mevrouw Gijsbers  
Voorzitter BOZ, de heer B. Siemons  
Voorzitter Deltalinqs, de heer van der Chijs  
Directeur Deltalinqs, de heer Janssen