

Rotterdam, 25 oktober 2011.

Onderwerp:

Beantwoording van de schriftelijke vragen van het raadslid A. Bonte (GroenLinks) over het gebruik van walstroom.

Aan de Gemeenteraad.

Op 4 juli 2011 stelde het raadslid A. Bonte (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over het gebruik van walstroom.

Inleidend wordt gesteld:

“De Rekenkamer Rotterdam concludeerde onlangs dat de Europese normen voor schone lucht in Rotterdam niet gehaald worden in 2015. GroenLinks maakt zich daar ernstige zorgen over, zeker gezien het feit dat de Europese normen volgens de Wereld Gezondheidsorganisatie WHO al twee keer soepeler zijn dan nodig is om de gezondheid van inwoners te beschermen. GroenLinks denkt dat de binnenvaart een bijdrage kan leveren aan schonere lucht door de hoofdmotor en dieselaggregaten uit te zetten en gebruik te maken van walstroom.

Bewoners aan de Oosterkade klagen al geruime tijd over het geluid en de zwarte roet die riviercruiseschepen produceren. Aan de kade zijn loze leidingen aangebracht voor walstroom, maar het Havenbedrijf zegt te wachten met de aanleg van aansluitingen tot alle kinderziekten verholpen zijn.”

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Op welke kinderziekten doelt het Havenbedrijf en wat wordt ondernomen om die kinderziekten te verhelpen?

Antwoord:

In de beantwoording van deze vraag wordt ervan uitgegaan dat - in het licht van deze vraagstelling - deze vraag de walstroomvoorziening aan de Oosterkade betreft. Het Havenbedrijf Rotterdam (hierna: HbR NV) treft momenteel de laatste voorbereidingen voor de aanleg van walstroom voor de riviercruise.

Na de pilot in de Maashaven heeft HbR besloten om walstroom voor alle openbare ligplaatsen voor de binnenvaart in de Rotterdamse haven aan te leggen. Recent heeft het HbR de voortgang van de aanleg van walstroomvoorzieningen met de binnenvaartsector geëvalueerd. De uitkomsten van de evaluatie zijn als volgt: ten eerste heeft nader onderzoek van het HbR aangetoond dat walstroom niet op alle voorgenomen locaties veilig te realiseren is. Dit betreft een aantal locaties waar schepen met gevaarlijke stoffen afmeren. Ten tweede is ook gebleken dat een aantal locaties ten onrechte zijn aangemerkt als ligplaats. In werkelijkheid zijn het wachtplaatsen waar schepen korte tijd verblijven en onderdeel vormen van het logistieke proces. Het koppelen van een schip aan walstroom is bewerkelijk als een schip niet direct nabij een walstroomkast ligt. Zeker als meerdere schepen naast elkaar in een rij liggen dient met lange kabels op en over verschillende schepen te worden gelopen om het schip aan te sluiten. Op het moment dat een schip er tussen uit wil - en dat gebeurt op wachtplaatsen frequent - dan dient de kabel te worden losgekoppeld en na vertrek van



het schip weer te worden aangesloten. Dit, in combinatie met het feit dat op wachtplaatsen relatief kort wordt verbleven, maakt het voor de schipper niet eenvoudig om het schip op een wachtplaats op walstroom aan te sluiten én aangesloten te houden. Verder wijst de evaluatie uit dat de toepassing van walstroom een aantal uitdagingen kent die niet in de pilot in de Maashaven aan het licht zijn gekomen. Voorbeelden hiervan zijn schepen zonder aarding en de grote verscheidenheid aan elektrische systemen aan boord van schepen. Ook het tillen van lange kabels die zwaarder zijn dan de Arbobeleidsregels momenteel toestaan kan tot problemen leiden.

Vraag 2:**Wat betekenen de kinderziekten voor de planning van de uitrol van walstroom?****Antwoord:**

De voortgang van de aanleg van walstroom verloopt over het algemeen voorspoedig. Er zijn in totaal 75 walstroomkasten geplaatst met in totaal 282 aansluitpunten. De evaluatie heeft aangetoond dat walstroom op een aantal oorspronkelijk voorziene locaties operationeel niet goed in te passen is. In het licht van de evaluatie heeft het HbR besloten dat; 1) HbR met de sector – waar mogelijk – blijft werken aan het oplossen van operationele problemen bij bestaande faciliteiten om zo het toenemende gebruik te blijven stimuleren en 2) de aanleg van walstroom op 9 beoogde locaties wordt geannuleerd. Dit betreft de locaties: Welplaathaven, Londonhaven, 2^e Petroleumhaven, Petroleumweg, 3^e Petroleumhaven, Geuihaven en Neckarhaven in verband met gevaarlijke stoffen en de Hartelhaven en Antarcticakade in verband met wachtplaatsen. Het gaat om circa 27% van het voorziene aantal te realiseren walstroomkasten (103).

Vraag 3:**Is het college op de hoogte gebracht van de kinderziekten en de gevolgen daarvan voor de planning en de luchtkwaliteit en zo ja, hoe beziet het college dit in het licht van de te behalen normen voor schone lucht?****Antwoord:**

Ons college is op de hoogte dat er enkele knelpunten zijn bij de uitrol van walstroom op de aangewezen openbare wacht- en ligplaatsen. HbR NV blijft inzetten op de nodige luchtkwaliteitmaatregelen binnen het Rotterdamse haven- en industriegebied. Walstroom voor de binnenvaart blijft van grote betekenis voor de luchtkwaliteit en leefbaarheid in bewoond gebied. Het annuleren van 9 beoogde walstroomlocaties komt overeen met een emissiereductie van circa 20% wat concreet betekent dat vanaf 2013 (oorspronkelijke datum van realisatie) een reductie van 0,7 ton NOx per jaar niet wordt bewerkstelligd. DCMR heeft berekend dat dit niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op die plekken waar mensen kunnen worden blootgesteld. Naarmate de walstroom meer in het westelijke havengebied wordt uitgerold, wordt de invloed op de luchtkwaliteit voor inwoners op kwetsbare locaties steeds geringer, wat betekent dat er voor de vervallen locaties geen aantoonbare negatieve invloed is. Om de emissies van de binnenvaart de komende jaren te verminderen wordt nu door HbR NV ingezet op andere maatregelen zoals de introductie van LNG als brandstof. Naast walstroom voor de binnenvaart worden er ook andere maatregelen uitgewerkt op milieugebied voor de binnenvaart naast de al genoemde introductie van LNG als brandstof, zoals: de stimuleringsregeling binnenvaart (via EICB), de snelheidsbeperking en de ondersteuning middels de 'Green Award'. HbR NV en de binnenvaartsector blijven op deze wijze zoeken naar mogelijkheden om de milieuprestaties van de binnenvaart aanzienlijk te verbeteren.



Vraag 4:

Welke acties onderneemt het college om de stagnerende uitrol van walstroom vlot te trekken?

Antwoord:

Met uitzondering van enkele knelpunten, verloopt de voortgang van de aanleg van walstroom in de haven voorspoedig. Er zijn in totaal 75 walstroomkasten geplaatst met in totaal 282 aansluitpunten. Daar waar de uitrol stagneert, treedt het college in gesprek met het HbR.

Aanvullend wordt gesteld:

“Het Havenbedrijf Rotterdam is een paar jaar geleden in de Maashaven gestart met het aanbieden van walstroom. Sinds de nieuwe havenverordening, die in maart 2010 in werking is getreden, is het verboden om aan boord van een binnenschip een generator te gebruiken indien walstroom beschikbaar is. Toch constateren wij dat schippers zich niet altijd houden aan de nieuwe verordening. Dat baart ons zorgen.

Door een niet-kostendekkend tarief is walstroom al extra aantrekkelijk gemaakt. Het tarief is met 27 cent per kilowattuur lager dan het gemiddelde tarief aan wal (in 2010), terwijl de kostprijs in werkelijkheid ongeveer vijftig cent bedraagt. Schippers betalen bovendien geen abonnementskosten en kunnen anoniem en zonder gedoe afrekenen met hun credit card. Het aantal ligplaatsen met een aansluiting wordt volgens eerdere plannen verder uitgebreid naar 575 plekken in 2012.

Voorafgaande aan het verbod op dieselgeneratoren maakte ongeveer de helft van de schippers in de Maashaven al vrijwillig gebruik van walstroom. Sommige schippers vinden het echter hinderlijk om een kabel naar de wal te leggen, bijvoorbeeld als de schepen op rij liggen afgemeerd. Ondanks de gunstige voorwaarden én de verplichting blijven schippers gebruik maken van dieselaggregaten. Het komt ook regelmatig voor dat afgemeerde schepen hun hoofdmotor onnodig laten draaien, anders dan direct voor vertrek van het schip. Overtreding van de havenverordening kan worden bestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete tussen 380 en 3800 euro.”

Vraag 5:

Is het college ervan op de hoogte dat sommige schippers het verplicht gebruik van walstroom negeren? Zo ja, kunt u recente cijfers beschikbaar stellen over het negeren van de havenverordening?

Antwoord:

Alvorens de vraag te beantwoorden wil ons college de regelgeving rondom walstroom graag nader toelichten. Ten onrechte wordt vaak gesproken van de verplichting voor schippers om walstroom te gebruiken. Feitelijk is dit niet correct: de Havenbeheersverordening kent geen verplichting tot het gebruik van walstroom, maar kent een verbod tot het gebruik van een generator aan boord van een binnenschip.

Vraag 6:

Kan het college toelichten of het verbod op draaiende hoofdmotoren en dieselaggregaten wordt gehandhaafd, hoe vaak hierop wordt gecontroleerd en hoeveel boetes inmiddels zijn uitgedeeld?

Antwoord:

Zie de beantwoording van vraag 7.



Vraag 7:

Kan het college aangeven welk type handhavers in Rotterdam bevoegd is om schippers te beboeten bij overtreding van de Havenverordening? Is het college bereid om het aantal handhavers met deze specifieke taak en/of opdracht uit te breiden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De handhaving van het generatorverbod geschiedt door buitengewoon opsporingsambtenaren die vallen onder verantwoordelijkheid van de Havenmeester van Rotterdam. De Havenmeester beschikt over 175 buitengewoon opsporingsambtenaren die allen bevoegd zijn om tegen overtredingen van het generatorverbod op te treden. Het aantal handhavers om op de naleving toe te zien is derhalve voldoende en uitbreiding van de handhaving capaciteit is niet aan de orde. De buitengewoon opsporingsambtenaren zijn werkzaam onder de verantwoordelijkheid van de Havenmeester en werken in een volcontinuïrooster, waardoor er 24 uur per dag handhaving capaciteit beschikbaar is en er altijd – al dan niet op basis van klachten – tegen overtreding van het generatorverbod kan worden opgetreden. De controles op het generatorverbod vinden regulier plaats en daarnaast op basis van klachten die binnenkomen bij het Haven Coördinatie Centrum dat tevens een 24-uurs-bereikbaarheid kent.

Voor wat betreft uw vraag of ons college ervan op de hoogte is dat sommige schippers geen walstroom gebruiken, maar onverkort hun generator laten draaien, kunnen wij u aangeven dat een gedeelte van de binnenvaartschippers zich inderdaad niet aan het generatorverbod houdt. In de periode februari tot en met juni 2011 is in ongeveer 100 gevallen geconstateerd dat een generator ten onrechte aan boord van een binnenschip draaide. In de helft van deze gevallen is een officiële waarschuwing gegeven. In de gehele periode zijn 20 processen-verbaal opgemaakt (peilmoment: 4 augustus 2011).

De reden om primair waarschuwend op te treden is tweeledig. Allereerst kampen enkele walstroomfaciliteiten met knelpunten (onder meer in relatie tot gevaarlijke stoffen, arboregelgeving, werking, etc.). Ons college heeft geconstateerd dat het niet in alle gevallen voor binnenschippers mogelijk was én is om hun schip aan te sluiten op walstroom. Met deze omstandigheden is ook in de handhaving richting de schippers door de Havenmeester rekening gehouden. Concreet betekent dit dat in de praktijk tegen schippers bij een overtreding van het generatorverbod in eerste instantie waarschuwend is opgetreden en dat de schippers de keuze hebben gehad om of de generator te stoppen of het schip naar een andere ligplaats te verplaatsen.

Ten tweede bleek het in de praktijk – zoals wij u begin 2011 in het raadsvoorstel tot wijziging van de Havenbeheersverordening (10GR3124) hebben aangegeven – uitermate lastig en tijdrovend om handhavend op te treden tegen overtredingen van het generatorverbod. Dit had primair te maken met de wijze waarop het verbod was geformuleerd. Sinds 10 juni 2011 is de wijziging van het generatorverbod-artikel in werking getreden. De Havenmeester geeft aan dat op basis van dit geherformuleerde artikel de handhaving op het generatorverbod efficiënter en effectiever kan geschieden en dat hij verwacht dat meer dan voorheen verbaliserend tegen overtreding van het generatorverbod zal worden opgetreden.

Vraag 8:

Wat zijn op dit moment de totale kosten voor het aanbieden van walstroom (dus inclusief het verlaagde tarief per kilowattuur) en hoe zijn deze lasten verdeeld?



Antwoord:

HbR NV draagt de kosten voor de aanleg van de walstroomfaciliteiten.

Vraag 9:

Wil het college toewerken naar een kostendekkend tarief nu het gebruik van walstroom verplicht is én gezien het feit dat een hogere prijs een grotere prikkel geeft tot energiebesparing? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Vanuit het perspectief van HbR is kostendekkendheid het uitgangspunt. Echter, gezien het gebruik door de schippers, de knelpunten, etc. is dit niet op korte termijn te verwachten. Zoals gesteld draagt HbR NV de kosten voor de aanleg en exploitatie van walstroom faciliteiten.

Vraag 10:

Kan het college aangeven of in Rotterdamse wateren ligplaatsen bestaan voor binnenschippers die niet in beheer zijn bij het havenbedrijf? Zo ja, om hoeveel plaatsen gaat het en wil het college ook daar verplichtend walstroom gaan aanbieden?

Antwoord:

Alle aangewezen openbare ligplaatsen zijn in beheer bij HbR NV.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

A.H.P. van Gils

A. Aboutaleb

