

Vergaderjaar 2013–2014

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 59

VERSLAG VAN EEN WERKBEZOEK

Vastgesteld 2 april 2014

Op donderdag 20 en vrijdag 21 maart bracht de rapporteur Binnenvaart van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, het lid **De Boer** (VVD), een bezoek aan Berlijn. Het bezoek stond in het teken van de rol/positie van de binnenvaart in de logistieke keten, de kansen voor zowel de Nederlandse als de Duitse binnenvaartsector en in het bijzonder de voorgenomen aanscherping van bestaande regelgeving voor binnenvaartschepen op de Rijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Het doel van het werkbezoek was het inwinnen van informatie over de voorgenoemde punten, in het bijzonder inzake de Duitse positie ten aanzien van deze punten, alsmede het overbrengen van de in de commissie levende zorgen inzake de knelpunten die de Nederlandse binnenvaartsector ervaart.

Het programma van het werkbezoek bestond uit deelname aan een zogenaamde parlementaire avond op donderdag 20 maart inzake binnenvaart, georganiseerd door het Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt en het Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen. De Nederlandse ambassadeur, mevrouw **Van Daalen**, was gastvrouw van deze parlementaire avond. Voorafgaand aan deze avond voerde de rapporteur een gesprek met mevrouw **Luijten**, hoofd van de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast voerde de rapporteur op vrijdagochtend 21 maart een gesprek met leden van de parlementaire groep inzake binnenvaart (onderdeel van de vaste commissie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur) van de Duitse Bondsdag.

In het bijgaande verslag wordt een impressie gegeven van de parlementaire avond inzake binnenvaart. Daarnaast worden de hoofdlijnen van de gevoerde gesprekken weergegeven. Hierbij ligt de nadruk op de inbreng van de gesprekspartners en de antwoorden die zij hebben gegeven op de vragen van de rapporteur.

De rapporteur dankt alle gesprekspartners die aan het welslagen van het werkbezoek hebben bijgedragen en in het bijzonder de heer **Wieriks**, hoofd Afdeling Infrastructuur en Milieu van de ambassade van het

Koninkrijk der Nederlanden in Berlijn, voor zijn inhoudelijke bijdrage aan het programma en aan de verdere organisatie ter plaatse.

De inhoudelijke voorbereiding van het werkbezoek werd verzorgd door de heer **Sneep**, griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de heer **Van Dijk**, adjunct-griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. De rapporteur werd begeleid door de heer **Van Dijk**.

De rapporteur,
De Boer

De adjunct-griffier,
Van Dijk

1. Context

Naar aanleiding van een brief over de overgangsbepalingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op initiatief van het lid De Boer (VVD) in november 2013 gesprekken gevoerd over de CCR- en EU-regelgeving op het terrein van de binnenvaart met respectievelijk de ASV en de Secretaris-Generaal van de CCR. Ook heeft de commissie zich op 28 november 2013 laten voorlichten door ambtenaren van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in een technische briefing. Vervolgens heeft de commissie met de Minister hierover van gedachten gewisseld in het algemeen overleg Scheepvaart van 3 december 2013 (Kamerstuk 31 409, nr. 58).

De commissie heeft vervolgens besloten om – parallel aan de stappen die de Minister in het genoemde algemeen overleg aangaf te zullen zetten – de parlementen in de andere CCR-lidstaten (te weten België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland) per brief te benaderen. In deze brief¹ heeft de commissie haar zorgen geuit over de knelpunten die in de Nederlandse binnenvaartsector verwacht worden wanneer de overgangstermijn voor een pakket voorschriften waar binnenvaartschepen aan moeten voldoen op 1 januari 2015, afloopt. Tevens heeft de commissie de genoemde parlementen gevraagd of er interesse zou zijn in bijeenkomst over het onderwerp in het voorjaar van 2014, nog vóór de plenaire vergadering van de CCR in juni 2014.

Begin 2014 ontving de commissie van de Afdeling Infrastructuur en Milieu van de ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden in Berlijn het bericht dat er op 20 en 21 maart aldaar een parlementaire avond inzake binnenvaart zou worden georganiseerd. De commissie heeft vervolgens besloten het lid De Boer (VVD) te benoemen tot rapporteur Binnenvaart en heeft haar vervolgens verzocht een werkbezoek te brengen aan Berlijn.

2. Impressie parlementaire avond binnenvaart

Op de ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden in Berlijn werd op donderdag 20 maart een parlementaire avond inzake binnenvaart gehouden. Deze parlementaire avond werd georganiseerd door het Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) en het Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). De Nederlandse ambassadeur, mevrouw **Van Daalen**, was gastvrouw van de avond.

Parlementaire avonden worden in Duitsland onder andere georganiseerd ter gelegenheid van het aantreden van een nieuwe Bondsregering. Verschillende belangengroepen en -organisaties pogen op deze manier (nieuwe) Bondsdagleden kennis te laten maken met de sector die zij vertegenwoordigen, alsmede met de uitdagingen waarvoor de sector zich gesteld ziet in de (nabije) toekomst. Vaak wordt ook de (nieuwe) verantwoordelijk bewindspersoon voor een dergelijke avond uitgenodigd. Men kiest altijd een bijzondere locatie voor het houden van een parlementaire avond. Ditmaal kozen het BDB en het BÖB voor de Nederlandse ambassade, vanwege de locatie een de Spree en de oude Binnenhaven in Berlijn. De avond werd bijgewoond door circa 200 gasten, onder wie de Minister van Verkeer en Digitale Infrastructuur de heer **Dobrindt**, een viertal staatssecretarissen en meer dan veertig leden van de Duitse Bondsdag.

¹ Deze brief kan opgevraagd worden bij de griffie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu.

Toespraken

De avond werd geopend door de Nederlandse ambassadeur in Berlijn, mevrouw **Van Daalen**. In haar openingstoespraak onderstreepte de ambassadeur het belang van de binnenvaartsector voor zowel Nederland als Duitsland, daarbij verwijzend naar het gedeelde belang van een soepele goederendoorstroom van de Rotterdamse haven naar het Europese binnenland. De binnenvaartsector speelt hierin een grote rol en zal in de toekomst een zelfs steeds grotere rol hierin spelen. Goede samenwerking is dan ook het devies.

Vervolgens werd door de president van het BDB, de heer **Hötte**, en presidiumlid van het BÖB, de heer **Hörner**, in hun toespraken het volgende benadrukt. De Duitse binnenvaartsector heeft veel potentie maar is tegelijkertijd kwetsbaar. De verkeersstromen in Europa ontwikkelen zich in hoog tempo en de binnenvaartsector kan daarbij niet achterblijven. Verbetering van de waterinfrastructuur is daarom noodzakelijk: hindernissen en bottlenecks moet voorkomen worden. Milieuvriendelijkheid staat binnen de sector hoog op de agenda maar zaken als schone motoren moeten wel betaalbaar blijven voor kleine familiebedrijven. De passage in het nieuwe Duitse regeerakkoord (CDU/CSU – SPD) inzake binnenvaart, met daarin een extra bijdrage van 350 miljoen euro voor de periode 2014–2017, werd door het BDB en BÖB verwelkomd. Investerings in waterinfrastructuur zijn de laatste jaren helaas uit gebleven bij gebrek aan voldoende waterbouwkundige ingenieurs om vaarwegenprojecten in de steigers te zetten.

De nieuwe Bondsminister voor Verkeer en Digitale Infrastructuur, de heer **Dobrindt**, begon zijn toespraak met op te merken dat de goede samenwerking tussen Duitsland en Nederland op het gebied van de binnenvaart voortgezet moet worden. Hij prees daarnaast de inspanningen van de Duitse sector om de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Bondsdag (onderdeel van de vaste commissie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur) zo goed mogelijk te ondersteunen. Volgens de Minister verdient de binnenvaart een vaste plek in zowel de Bondsdag als zijn ministerie. De binnenvaart moet immers beter benut worden, gelet op de aantrekkelijke kenmerken van deze vorm van vervoer, onder meer op het gebied van milieu. Er is daarom meer geld nodig om te investeren. De Minister wil zich gaan inzetten voor een eerlijke verdeling van fondsen tussen de verschillende transportstromen. Voor het opbrengen van financiële middelen wordt daarvoor ook naar buurlanden zoals Nederland gekeken.

De Minister zegde toe dat hij zich in Europees verband zal inzetten voor de belangen van de Duitse binnenvaartsector, zeker als het gaat over zaken aangaande het milieu, zoals de beschikbaarheid en betaalbaarheid van schone motoren. De Minister stelt van de extra 5 miljard euro beschikbaar voor infrastructuur in totaal 350 miljoen euro beschikbaar voor vaarwegen voor de periode 2014–2017 binnen het nieuwe Bondsverkeersplan. Er zal geld beschikbaar komen voor zogenaamde competentiecentra voor het opleiden van waterbouwkundige ingenieurs, zodat het geld dat beschikbaar is voor de Duitse binnenvaart ook daadwerkelijk wordt geïnvesteerd.

Paneldiscussie en netwerkactiviteit

De toespraken werden gevolgd door een paneldiscussie onder leiding van de heer **Lauenroth**, redacteur van de Deutsche Verkehrszeitung. Na deze paneldiscussie volgde het informele gedeelte van de parlementaire

avond. De rapporteur heeft tijdens dit informele gedeelte onder anderen gesproken met:

- Mevrouw **Van Daalen**; ambassadeur van het Koninkrijk der Nederland in Berlijn;
- De heer **Herzog** (SPD), voorzitter van de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag;
- De heer **Sendker** (CDU/CSU), plaatsvervangend voorzitter van de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag;
- De heer **Behrens** (DIE LINKE), lid van de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag;
- Mevrouw **Malecha-Nissen** (SPD), lid van de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag;
- De heer **Klingen**, directeur-generaal Waterstraten en Binnenvaart, Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur;
- De heer **Schwanen**, secretaris van het BDB;
- De heer **Lauenroth**, redacteur van de Deutsche VerkehrsZeitung en moderator van de paneldiscussie;
- De heer **Roesser**, correspondent van de Deutsche VerkehrsZeitung;
- De heer **Van Dijk**, voorzitter internationale afdeling van Koninklijke Schuttevaer;
- Vertegenwoordigers van het Havenbedrijf Rotterdam.

De rapporteur heeft in deze gesprekken de zorgen die in de commissie leven, met name inzake de voorgenomen aanscherping van de CCR-regelgeving, kunnen overbrengen aan haar gesprekspartners. Vrijwel alle gesprekspartners waren op de hoogte waren van de inhoud van de brief die namens de commissie op 5 februari 2014 naar onder andere de Duitse Bondsdag is gestuurd. Er mag daarom geconcludeerd worden dat, ook buiten de Bondsdag, de brief een duidelijke signaalfunctie heeft vervuld.

3. Gesprekken

Ministerie voor Infrastructuur en Milieu

Voor aanvang van de parlementaire avond sprak de rapporteur met mevrouw **Luijten**, hoofd van de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en tevens Nederlands afgevaardigde binnen een van de CCR-comités. In dit gesprek kwam de laatste stand van zaken van het CCR-dossier «overgangsbepalingen» aan de orde, evenals een appreciatie van de positie van Duitsland binnen de discussie die er is ontstaan over de voorgenomen aanscherping van de CCR-regelgeving.

Nederland heeft in 2011 een onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen. Ook is in CCR-verband bedongen dat er voor alle nieuwe regelgeving eerst per maatregel een impact assessment moet worden uitgevoerd, waarbij ook gekeken wordt naar alternatieven. Sindsdien is een aantal aspecten van de nieuwe regelgeving middels een impact assessment onderzocht. Nederland heeft daarop een aantal maatregelen aangemerkt waarbij de overgangstermijn voor het invoeren ervan verlengd zou moeten worden. Deze tijdswinst kan vervolgens benut worden door te zoeken naar alternatieven. In de CCR is afgesproken dat er in juni 2014 een besluit valt over mogelijk uitstel van de ingangsdatum van deze maatregelen. Er moet immers zo snel mogelijk duidelijkheid komen voor de binnenvaartsector. Overigens wordt er door Nederlandse schippers tot nu toe nauwelijks gebruikt gemaakt van de bestaande hardheidsclausule.

De focus van Duitsland ligt primair op technische regelgeving om de veiligheid op het water te bevorderen. Economische aspecten lijken minder zwaar te wegen. Vanwege deze focus gaat Duitsland op deelonderwerpen niet mee in de Nederlandse lijn. Dit is deels inherent aan de getrapte besluitvormingsstructuur binnen de CCR, waarbij er een aanzienlijke afstand bestaat tussen het niveau van de Rijnvaartcommissarissen en de comités en werkgroepen waarin de regelgeving daadwerkelijk wordt opgesteld. De indruk bestaat dat ook binnen het Duitse Verkeersministerie politieke signalen soms niet tot de tekenafel doordringen. In de nabije toekomst gaat er bekeken worden waar er ruimte zit om nader bij elkaar te komen. Het besluit wordt namelijk in CCR-verband bij unanimiteit genomen. Het onderwerp lijkt niet hoog op de agenda te staan van de Duitse binnenvaartsector.

Parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag

De rapporteur sprak op vrijdagochtend met leden van de parlementaire groep inzake binnenvaart (onderdeel van de vaste commissie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur) van de Duitse Bondsdag, te weten plaatsvervangend voorzitter de heer **Sendker** (CDU/CSU), de heer **Behrens** (DIE LINKE) en mevrouw **Malecha-Nissen** (SPD). De heer **Wieriks** was bij dit gesprek aanwezig, evenals enkele functionarissen van de vaste commissie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur.

Bij wijze van inleiding zette de rapporteur uiteen waar volgens de commissie zich de pijnpunten bevinden binnen de voorgenomen aanscherping van bestaande regelgeving voor binnenvaartschepen op de Rijn. Ook riep ze op tot het stimuleren van de binnenvaart en het afgeven van een politiek signaal richting de CCR dat er geen sprake kan zijn van overregulering.

De heer **Sendker** gaf aan dat de door de rapporteur geschetste problematiek in Duitsland bekend is en dat de parlementaire groep kennis heeft genomen van de Nederlandse zorgen. Hij zal dit ook meenemen in de gesprekken tussen de parlementaire groep en Minister **Dobrindt** over binnenvaart. Hij kon echter geen toezeggingen doen over de uitkomst van deze gesprekken. Daarbij merkte hij op dat geld niet in overvloed beschikbaar is en dat er te weinig waterbouwkundige ingenieurs beschikbaar zijn om vaarwegenprojecten in de steigers te zetten. Hierdoor wordt het geld dat beschikbaar is vaak niet opgebruikt. De potentie van de binnenvaartsector staat echter buiten kijf. Daarbij is Nederland een sterke partner. De heer **Sendker** sprak zijn bewondering uit over de beslissing van de Rotterdamse haven om het aandeel goederen dat in de (nabije) toekomst vervoerd zal worden via de binnenvaart, te verhogen (de zogenaamde modal shift). Ook bevestigde hij dat de Rotterdamse haven voor Duitsland van wezenlijk belang is.

In relatie tot de verwachte toename van het goederenverkeer in de nabije toekomst gaf de heer **Sendker** aan dat Duitsland in volle vaart bezig is met de aanleg van het derde spoor van de Betuwelijn aan de Duitse zijde. Veel aandacht voor de IJzeren Rijn is er aan Duitse zijde niet. Ook de rol van de binnenvaart zal groter worden door de toename van het goederenverkeer. De heer **Behrens** vulde daarop aan dat het een open vraag is hoe er met de verwachte toename moet worden omgesprongen. Moet de politiek het aan de betrokken (private) partijen laten of moet de politiek proactief en vooraf reguleren om een duidelijke richting aan te geven? Wat de heer **Behrens** betreft kan de politiek prima bepalen dat er een bepaald percentage van het goederenvervoer op een bepaald moment via de binnenvaart moet plaatsvinden. Desgevraagd informeerde de heer **Sendker** de rapporteur over de laatste stand van zaken wat betreft

eventuele nieuwe en/of aanvullende (tol)heffingen voor het trein-, weg- en watervervoer in Duitsland. Dit is op politiek niveau nog niet definitief vastgesteld. Het betreft een onderdeel van het nieuwe Bondsverkeersplan.

De heer **Behrens** sprak tevens over meer samenwerkingsverbanden tussen havens in Nederland en Duitsland. Het zou niet zo moeten zijn dat er om iedere ton vracht tussen deze havens gevochten wordt en dat kleinere havens de concurrentie met Rotterdam überhaupt niet aandurven. Havens zoals de Willemshaven zijn prima overslaghavens die de vracht van bepaalde typen schepen kan laden en lossen. De rapporteur heeft gewezen op de noodzaak voor Duitsland en Nederland om samen te werken. In die context zijn alle havens van belang. Zo is de Rotterdamse haven van wezenlijk belang voor de economie van Noordrijn-Westfalen.

Mevrouw **Malecha-Nissen** gaf aan dat het de bedoeling is om meer verkeer van de weg af te halen en de binnenvaart een grotere rol te geven. Op die manier kan Duitsland geld besparen en tegelijkertijd het milieu ontzien en klimaatverandering tegengaan. Ze benadrukte dat Duitsland en Nederland elkaar op transportgebied niet als concurrenten maar als bondgenoten moeten zien. Ten aanzien van de CCR-regelgeving bevestigde mevrouw **Malecha-Nissen** dat de regels het doel niet voorbij moeten streven, zeker niet wanneer nut en noodzaak ervan niet helder is. Ook benadrukte zij dat er door Nederland en Duitsland gedacht zou moeten worden in termen van bondgenootschap in plaats van concurrentie. De rapporteur heeft deze stellingname beaamd.

Er is tevens gesproken over het voorstel om een bijeenkomst te organiseren in het voorjaar van 2014, nog vóór de plenaire vergadering van de CCR in juni 2014, zoals geformuleerd in de brief inzake CCR-regelgeving die namens de commissie naar onder meer de Bondsdag is gestuurd. Onder de aanwezige leden van de parlementaire groep inzake binnenvaart was er interesse in een dergelijke bijeenkomst. De rapporteur heeft aangegeven dat de mogelijkheden hiertoe zullen worden onderzocht en dat zij de leden van de parlementaire groep inzake binnenvaart hierover zal informeren.