

Vergaderjaar 2017–2018

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 186

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 mei 2018

Met het oog op het Algemeen Overleg Maritiem van 17 mei aanstaande en de nog openstaande moties en toezeggingen, informeer ik u graag over de stand van zaken van:

- het internationale klimaatakkoord voor de zeevaart;
- de Brexit in relatie tot de Nederlandse maritieme sector;
- de aanpak congestie containervervoer;
- de uitvoering van moties op het gebied van technische eisen voor binnenvaartschepen en mobiele telefoons in de scheepvaart;
- de digitale transportstrategie goederenvervoer.

Internationaal klimaatakkoord voor de zeevaart

Op 13 april jongstleden is in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een eerste strategie voor CO₂-reductie voor de internationale zeevaart goedgekeurd. De lidstaten van IMO zijn overeengekomen dat de totale uitstoot van de internationale zeevaart in 2050 gehalveerd moet zijn ten opzichte van 2008. Om dit te bereiken is afgesproken dat de eisen voor het ontwerp van nieuwe schepen zullen worden aangescherpt, en dat schepen in 2030 gemiddeld 40% minder CO₂ moeten uitstoten, met daarbij een streven tot gemiddeld 70% in 2050.

Ik ben blij dat het gelukt is om in internationaal verband deze afspraken te maken, waarmee voor de zeevaartsector invulling gegeven wordt aan het klimaatakkoord van Parijs. De komende periode zal de focus in IMO liggen op het (verder) ontwikkelen van concrete reductiemaatregelen voor de korte-, middellange- en lange termijn, inclusief marktgerichte maatregelen.

De definitieve strategie voor CO₂-reductie voor de internationale zeevaart wordt in 2023 vastgesteld in IMO.

Brexit in relatie tot de Nederlandse maritieme sector

Het kabinet heeft uw Kamer en de vaste commissie voor Europese zaken geïnformeerd dat de handelsrelatie tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk (VK) na vertrek van het VK uit de Europese Unie (EU) («Brexit») te maken zal krijgen met additionele handelsbelemmeringen, zoals douaneformaliteiten. Het kabinet bereidt zich hierop voor, samen met het Nederlandse bedrijfsleven en de maritieme sector.

Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het onafhankelijke Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen van de Brexit voor de Nederlandse maritieme sector. Dit onderzoek werd gepubliceerd op 8 februari 2018. Het onderzoek laat op basis van CPB scenario's zien dat een negatief effect valt te verwachten voor het maritiem transport van en naar het VK met gevolgen voor de op- en overslag in zeehavens. Rotterdam zal als grootste zeehaven van de EU naar verwachting het sterkst worden getroffen. Verder geeft het KiM aan dat het netto effect (na tegenmaatregelen van Nederland en de EU) van het mogelijk wijzigen door het VK van de huidige maritieme regelgeving naar verwachting beperkt van invloed zal zijn op de concurrentiepositie van Nederlandse rederijen.

Voor zeehavens geldt verder dat een zogenaamde «derde landen status» van het VK tot extra administratieve handelingen voor goederen (en personen) zal leiden. Dat kan congestie en vertraging in de afhandeling van goederenstromen zoals containers of stukgoederen tot gevolg hebben, waardoor mogelijk meer terminal- en kadecapaciteit nodig is. Specifiek voor ferrytransport kan gelden dat wegens extra administratieve handelingen een vertraging optreedt in het ferryvervoer van en naar het VK. Vrachtwagens die de oversteek willen maken, zullen mogelijk langer moeten wachten, terwijl de parkeercapaciteit beperkt is. Het is aan de havenbeheerders en lokale autoriteiten om hiervoor maatregelen te treffen.

Aanpak congestie containervervoer

In 2017 is de containeroverslag in de Rotterdamse haven met 12,3% (in tonnen) gestegen en was daarmee de belangrijkste motor achter de groei van de haven van Rotterdam. De totale goederenoverslag groeide met 1,3%. In het eerste kwartaal van 2018 zet de groei van de containeroverslag verder door met +4,6%.

Zoals bij uw Kamer bekend, heeft de sterke groei van de containerstromen ook nadelen. De zeecontainerrederijen krijgen voorrang bij het afmeren aan de diepzeekades. Als binnenvaartschepen moeten wachten tot het zeeschip is afgehandeld, heeft dat vertraging en congestie in de logistieke afhandeling van containers per binnenvaart tot gevolg. Dit kan ertoe leiden dat een verlader andere keuzes gaat maken voor aan- en afvoer van de containers, bijvoorbeeld via een omgekeerde modal shift naar vervoer over de weg.

Havenbedrijf Rotterdam (HbR) zet zich samen met de containerketen in om congestie terug te dringen. Onderzoek in opdracht van HbR heeft oorzaken en oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Nu is het zaak om maatregelen te implementeren. Onder andere is de slot-aanvraag-procedure verbeterd voor binnenvaartschepen die containers komen brengen of halen bij de terminals. Rond de zomer zal een dashboard beschikbaar komen met een overzicht van de belangrijkste key performance indicatoren (KPI's) van overdrachtsmomenten tussen opeenvolgende schakels in de keten. Daarmee kunnen partijen de prestaties van de keten monitoren en verder bevorderen. Daarnaast is de verwachting dat

NextLogic eind 2018 van start gaat, een belangrijk middel om vraag en aanbod van beschikbare kadecapaciteit voor de binnenvaart in de haven neutraal en dynamisch toe te wijzen.

Binnen de containerketen is een gezamenlijke inzet om congestie te verminderen. De congestie is echter een complex probleem, dat ondanks alle inspanningen niet één-twee-drie is opgelost. Samen met het havenbedrijf, de binnenvaartsector en de ketenpartners blijf ik mij inspannen voor meer duurzaam vervoer over water. Infrastructurele maatregelen, zoals ontwikkeling van een transferium op de Maasvlakte, kunnen daar mogelijk verder aan bijdragen.

Wat betreft wet- en regelgeving wil ik samen met de sociale partners onderzoeken of binnen de randvoorwaarden van veiligheid, waaronder het langdurig navigeren in omstandigheden van mist of slecht zicht, en sociale aspecten meer flexibiliteit mogelijk is in de voorschriften over arbeids- en rusttijden binnenvaart. Binnenvaartschepen zouden daardoor flexibeler kunnen worden ingezet, waardoor beter kan worden ingespeeld op o.a. wacht- en venstertijden bij de diepzee containerterminals.

Uitvoering van moties

Tijdens het Algemeen Overleg van 7 december 2017 is gevraagd naar de uitvoering van een aantal moties (Kamerstuk 31 409, nr. 170). Daarnaast is in het VAO Scheepvaart van 17 januari 2018 een aantal nieuwe moties ingediend (Handelingen II 2017/18, nr. 40, item 8). Ik informeer u hierbij graag over de uitvoering.

Technische eisen binnenvaartschepen

Naar aanleiding van een verzoek van Kamerlid Van Aalst heb ik toegezegd uw Kamer nogmaals schriftelijk te informeren over de uitvoering van de moties met betrekking tot de technische eisen aan binnenvaartschepen.

Het gaat om de volgende moties:

- de *motie Graus* van 17 december 2013, waarin de regering werd verzocht er bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) op aan te dringen de technische eisen niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter¹;
- de *motie Smaling/De Boer* van 30 oktober 2014, waarin de regering werd verzocht om een speerpunt te maken van het afschaffen van overbodige eisen door de CCR²;
- de *motie Smaling/Jacobi* van 31 mei 2016, waarin de regering werd verzocht om, bij schepen tot 86 meter de CCR-eisen alleen van toepassing te laten zijn bij nieuwbouw, verbouw of ombouw van een binnenvaartschip³.

Over de voortgang met betrekking tot de uitvoering van die moties hebben mijn voorganger en ik uw Kamer meermaals mondeling en schriftelijk geïnformeerd.⁴ Volledigheidshalve verwijs ik nog naar de brief van 8 december 2015⁵ waarin een uitgebreid overzicht is opgenomen.

Het ministerie heeft al sinds het uitbreken van de crisis voortdurend aandacht gevraagd bij de CCR voor het feit dat veel scheepseigenaren in

¹ Kamerstuk 33 450, nr. 17.

² Kamerstuk 34 000 XII, nr. 20.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 113.

⁴ Zie daarvoor onder andere Kamerstuk 31 409, nr. 92, Kamerstuk 34 000 A, nr. 51 en Kamerstuk 31 409, nr. 61.

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 94.

de problemen zouden komen als de overgangstermijnen bij de technische eisen, die in 2001 waren vastgesteld, zouden aflopen. De Nederlandse inzet ging verder dan voor kleine schepen alleen, omdat problemen zich konden voordoen ongeacht de scheepslengte. In eerste instantie wilden de andere lidstaten in het geheel niet praten over aanpassing van de eisen.

Pas in 2014 heeft Nederland, als voorzitter van de CCR, voor elkaar gekregen dat voor een aantal technische eisen⁶ de overgangstermijn met vijf jaar kon worden verlengd, om naar definitieve oplossingen voor de problemen bij deze technische eisen te zoeken. Er was echter geen enkele CCR-lidstaat of EU-lidstaat die onverkort wilde afzien van de toepassing van deze technische eisen, zelfs niet voor schepen kleiner dan 86 meter.

Uitgebreid onderzoek in opdracht van het ministerie had uitgewezen dat juist deze technische eisen de sector voor grote problemen zou plaatsen wanneer de overgangstermijn zou aflopen. De bepalingen genoemd in de motie Smaling/De Boer vielen ook onder dit moratorium. Voor alle bepalingen die in de motie worden genoemd, zijn inmiddels op initiatief van Nederland alternatieve oplossingen gevonden. Hiermee zijn voor de sector vele honderden miljoenen aan verplichte investeringen bespaard gebleven, tegen een vergelijkbaar veiligheidsniveau.

De Nederlandse inzet is uiteraard niet gestopt. Recent is een mooi resultaat bereikt ten aanzien van de geluidseisen. Op 10 april jl. is in CESNI⁷ in meerderheid gekozen voor een voorstel dat recht doet aan de wens om het geluid van bestaande schepen verder te verminderen, zonder het onmogelijke te eisen van de scheepseigenaar. Dit voorstel zal op aanstaande najaarsvergadering van CESNI geagendeerd worden ter definitieve vaststelling en dan per 1 januari 2020 in werking kunnen treden.

Technische eisen aan binnenvaartschepen zijn een internationale aangelegenheid. Zowel de EU als de CCR hebben hier hun bevoegdheden. Om besluiten terug te kunnen draaien in EU-verband, is een meerderheid noodzakelijk. Om besluiten terug te kunnen draaien in CCR-verband, is zelfs een unaniem besluit nodig. U heeft kunnen lezen dat er goede resultaten zijn bereikt door de Nederlandse inspanningen. Het is echter niet mogelijk gebleken om internationaal draagvlak te krijgen om schepen kleiner dan 86 meter helemaal uit te zonderen van technische eisen. Dit heeft bij sommige partijen tot de indruk geleid dat ik genoemde moties niet zou hebben uitgevoerd. In dat beeld herken ik mij zeker niet. Mijn voorganger en ik hebben altijd alles op alles gezet om de gevolgen van de technische eisen voor de binnenvaartsector zoveel mogelijk dragelijk te maken, zowel voor de kleine schepen als voor de grote. Echter, in een internationale context ben ik ook afhankelijk van de andere lidstaten.

Moties over mobiele telefoons in de scheepvaart

In de *motie Van Tongeren* (Kamerstuk 31 409, nr. 178) verzoekt de Kamer de regering om samen met de betrokken sectoren te kijken hoe techniek ingezet kan worden om afleiding door mobiele telefoons onmogelijk te maken.

In de *motie Van Aalst* (Kamerstuk 29 398, nr. 595) verzoekt de Kamer de regering om te onderzoeken of de scheepvaart uitgezonderd kan worden

⁶ Voor een overzicht zie de bijlagen bij brief Kamerstuk 34 000 A, nr. 51.

⁷ CESNI: Comité Européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure; Nederlands: Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart, ingesteld door de CCR in juni 2015.

bij wetgeving om het gebruik van mobiele apparatuur achter het stuur/roer te verbieden.

Op 21 maart jl. heeft een overleg met de betrokken sectoren (Rijkswaterstaat, BLN, CBRB, ASV, IVR, politie en verzekeraar EOC) plaatsgevonden. Geconstateerd is dat:

- de mobiele telefoon onderdeel uitmaakt van de noodzakelijke apparatuur voor een schipper om zijn vaartaak zorgvuldig en veilig uit te voeren;
- er vooralsnog geen adequate oplossing voorhanden is die de ongewenste afleiding veroorzaakt door de mobiele telefoon onmogelijk maakt;
- het niet aantoonbaar is dat afleiding door de mobiele telefoon de oorzaak is van ongelukken.

Uit onderzoek blijkt dat de «human factor» een rol speelt als oorzaak van incidenten op het water. Afleiding in het algemeen wordt beschouwd als één van de aspecten van de human factor. Naar verwachting zal middels extra aandacht voor bewustwording bij schippers meer effect worden gesorteerd dan met aanscherping van regelgeving. Daarom zijn de volgende handreikingen gedaan:

- Het ministerie gaat bekijken of uit het onderzoek naar de werkbelasting (TASCS⁸) relevante informatie te halen is over afleiding en de rol van de mobiele telefoon.
- De verzekeraars en de brancheorganisaties is verzocht te bekijken hoe zij hun leden het best kunnen benaderen om de bewustwording te vergroten.
- De politie is verzocht haar inspecteurs te informeren van onderhavig bevindingen en hen te benadrukken de mogelijke rol van de mobiele telefoon mee te nemen in het onderzoek bij incidenten.

Ik wil inzetten op bewustwording bij de schipper. Minder regeldruk, meer eigen verantwoordelijkheid.

T.a.v. de motie om te onderzoeken of de scheepvaart uitgezonderd kan worden van het verbod op het gebruik van mobiele apparatuur achter het stuur, heeft juridisch onderzoek uitgewezen dat het verbod op het vasthouden van de telefoon achter het stuur nu al niet van toepassing is op schippers tijdens het varen. Het verbod hangt onder de Wegenverkeerswet 1994 en niet onder de Scheepvaartverkeerswet. Onder de Scheepvaartverkeerswet is zelfs de verplichting tot het gebruik van communicatiemiddelen, bij voorkeur de marifoon, opgenomen, waarbij de mobiele telefoon veelal als reservevoorziening fungeert.

Ik beschouw beide moties hiermee als uitgevoerd.

Digitale transportstrategie goederenvervoer

Tot slot wil ik u graag informeren over het volgende. Op 1 mei 2018 is het digitale overheidsloket, Single Window voor Maritiem en Lucht, met betrokkenheid van vele overheidsdiensten en bedrijfsleven, volledig operationeel geworden. Dat betekent dat schepen die ons land aandoen en weer verlaten informatie bij de overheid digitaal kunnen aanleveren en slechts eenmalig hoeven aan te bieden. Daarnaast heeft Nederland ervoor gekozen het van oorsprong maritieme Single Window te verruimen naar EU grensoverschrijdende luchtvracht. Het Nederlandse Single Window

⁸ Onderzoek werkbelasting en bemanning: TASCS (Towards A Sustainable Crewing System). Naar aanleiding van de wens in de CCR tot herziening van de bemanningsregelgeving wordt er een internationaal werkbelasting onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt ook gekeken naar de diverse signalen die een schipper moet verwerken tijdens zijn werk.

kan op jaarbasis ruim 40 miljoen berichten verwerken. Nederland is hiermee koploper in Europa.

Op dit moment werken we aan de volgende fase: een digitale transportstrategie voor goederenvervoer. Dit is in lijn met de toezegging die ik u deed in het AO Transportportraat van 22 november 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 679), om een digitale transportstrategie op te stellen. Met behulp van deze strategie wil ik de overheid actief laten bijdragen aan de ontwikkeling van een toekomstbestendige «data delen infrastructuur» voor goederenvervoer. De strategie moet handvatten bieden die er enerzijds toe bijdragen dat de multimodale transportketens beter op elkaar aansluiten en anderzijds dat overheden papierloos transport toestaan. Dat leidt tot kostenreductie, vermindering van administratieve lasten, verbeterde betrouwbaarheid van transport en verduurzaming. Voor de ontwikkeling van deze digitale transportstrategie wordt samengewerkt met verschillende marktpartijen en overheidsdiensten. Ook vindt internationale afstemming plaats, zeker ook in EU kader waar de ontwikkeling van een Digitale Single Market prioriteit heeft. Ik streef ernaar deze digitale transportstrategie eind 2018 naar uw Kamer te sturen.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga