

Vergaderjaar 2019–2020

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 256

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 november 2019

Op 6 november 2019 spreek ik met uw Kamer over maritieme zaken tijdens het Algemeen Overleg (AO) Maritiem. Vooruitlopend op dit debat wil ik u graag informeren over de stand van zaken van een aantal relevante dossiers op het gebied van binnenvaart, zeevaart en havens en nog openstaande moties en toezeggingen. Allereerst blik ik terug op een aantal onderwerpen die zijn besproken tijdens de begrotingsbehandelingen van 16 en 17 oktober 2019 (Handelingen II 2019/20, nrs. 14 en 15, debat over de begroting van Infrastructuur en Waterstaat 2010). Met name over binnenvaart heeft u diverse vragen gesteld. Ik heb met genoeg geantwoord op uw vragen, want de binnenvaart is een sector die ook volop mijn aandacht heeft. Op het gebied van beheer en onderhoud van infrastructuur heb ik met een impuls van ongeveer 100 miljoen euro extra middelen beschikbaar gesteld voor maatregelen waar de vaarweggebruiker direct profijt van heeft. Ook heb ik in het kader van de Goederenvervoeragenda maatregelen in gang gezet die de modal shift moeten bevorderen.

Ontgassingsverbod

Een belangrijke ontwikkeling onder de noemer milieu is de komende invoering van een ontgassingsverbod in de binnenvaart. Ik ben samen met de voorzitter van de Taskforce varende ontgassen volop bezig om de zaken te regelen die nodig zijn om zo'n ontgassingsverbod uitvoerbaar te maken, zoals de beschikbaarheid van voldoende dampverwerkingsinstallaties. Op dit moment zijn drie vaste installaties beschikbaar en de vergunningaanvraag voor verschillende mobiele installaties is in behandeling. De resterende vragen rond de vergunningverlening voor die nieuwe installaties zijn wij samen aan het oplossen. Tegelijkertijd is de ILT begonnen met een thema-actie varende ontgassen, om de sector bewust te maken van het huidige verbod op varende ontgassen in dichtbevolkte gebieden en te wijzen op het aanstaande totaalverbod op varende ontgassen, en om nieuwe methodieken van handhaving zoals controles

met drones in de praktijk te testen. In dit kader wil ik u ook informeren over het bijgevoegde rapport, waarin de resultaten zijn weergegeven van onderzoek naar de impact van het ontgassingsverbod op de kegeligplaatsenbehoefte¹. Dit sluit ook aan bij de motie van de leden De Pater-Postma (CDA) en Dijkstra (VVD)², waarin de regering verzocht wordt om samen met andere vaarwegbeheerders spoedig en doortastend geschikte kegeligplaatsen feitelijk te realiseren en de Kamer daarover te informeren. Naar aanleiding van het rapport zal ik onder meer bezien of afspraken over de veiligheidsafstanden tussen kegelschepen onderling of tussen kegelschepen en andere schepen, zoals vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement, moeten worden geactualiseerd.

Internationale regelgeving binnenvaart

Tijdens de begrotingsbehandeling spraken wij ook over het kleine schip. Uw zorgen zijn bij mij bekend en ik heb tijdens de begrotingsbehandeling gemeld dat ik bezig ben om steun te verwerven bij mijn buitenlandse collega's om de scherpe kanten van de technische regelgeving voor de kleine schepen te verzachten. Ik zal op korte termijn in vervolg op mijn brief aan mijn buitenlandse collega's met hen contact opnemen om hun steun te verwerven. Vooruitlopend hierop heb ik het onderwerp al laten agenderen voor de eerstvolgende vergadering van de CCR aan het eind van deze maand.

Tegelijk ben ik samen met de sector bezig om de bestaande procedure voor de hardheidsclausule beter toegankelijk te maken. Zo ben ik de indiening van de aanvraag aan het vergemakkelijken. De brancheorganisaties hebben toegezegd hun achterban te wijzen op de mogelijkheid om via de hardheidsclausule een uitzondering te kunnen krijgen op de technische regels en zij roepen hun leden op hiervan gebruik te maken. Mijn ministerie heeft de sector uitgenodigd om binnenkort weer bijeen te komen om de voortgang te bespreken.

De Nederlandse inzet in internationaal verband heeft ook bijgedragen aan een aantal andere belangrijke ontwikkelingen in de regelgeving. Onder Nederlands voorzitterschap van CESNI zijn deze maand de standaarden voor de nieuwe bemanningsdocumenten zoals dienstboekjes en het vaartijdenboek vastgesteld. Hierbij wordt voor het eerst ook voorzien in digitale documenten. Dit is een stuk gebruiksvriendelijker dan de huidige papieren documenten en maakt de controle tevens een stuk eenvoudiger.

Verder heeft de heer Stoffer (SGP) mij tijdens het begrotingsdebat op 17 oktober 2019 gevraagd wat ik ga doen om te voorkomen dat geluidseisen de kleine schepen de das om doen. In de afgelopen jaren zijn op Nederlands initiatief de internationale geluidseisen voor bestaande schepen van voor 1976 versoepeld. Deze schepen kunnen niet aan dezelfde eisen voldoen als nieuwe schepen. Daarom mogen bestaande schepen de normen voor respectievelijk de woon- en slaapruiden met 5 tot 10 dB(A) overschrijden, als er maar wel maatregelen zijn getroffen die redelijkerwijs binnen de mogelijkheden liggen. De ILT heeft een praktische en pragmatische werkwijze gevonden bij het beoordelen of er invulling is gegeven aan de inspanningsverplichting van de eigenaar. Wanneer een schip aan de geluidseisen voldoet, wordt verondersteld dat de eigenaar aan de inspanningsverplichting heeft voldaan. De reden hiervoor is dat er bij de bouw van deze schepen geen aandacht voor geluidsbelasting was. Daarom hebben eigenaren van dergelijke schepen al in het verleden maatregelen genomen om het geluidsniveau te reduceren. Deze

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 31 409, nr. 213.

inspanning uit het verleden wordt door de voorgestelde werkwijze meegenomen. Deze werkwijze is ook met de sector besproken. De sector heeft positief op de voorgestelde aanpak gereageerd. De ILT heeft hiervoor een instructie voor de certificerende instanties opgesteld die nu aan de instellingen is voorgelegd. De instructie wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd.

Ligduur en voorzieningen bij ligplaatsen

Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik uw Kamer toegezegd voor het AO Maritiem van 6 november aanstaande terug te komen op vragen over de ligduur bij rijksligplaatsen. Deze ligplaatsen zijn bedoeld om schippers in staat te stellen te voldoen aan de regelgeving voor vaar- en rusttijden en om de veiligheid van de vaarwegen te vergroten. De overnachtingsplaatsen zijn bedoeld voor de actieve vaart en hebben daarom een maximale ligtijd van 3 x 24 uur. Door de beperkte ligduur kunnen meer schepen van deze plaatsen gebruik maken. Als schippers langer een ligplaats willen gebruiken vanwege sociale verplichtingen, vakantie of anderszins, dan kunnen ze daarvoor een gemeentelijke haven met afdoende faciliteiten benutten. De rijksovernachtingsplaatsen zijn daarvoor niet bedoeld, maar in het geval van calamiteiten (zoals ziekte) kan Rijkswaterstaat uiteraard wel een ontheffing verlenen voor het langer innemen van een ligplaats. Dat gebeurt in de praktijk ook al.

Rijkswaterstaat heeft circa 700 overnachtingsplaatsen in beheer. Uw Kamer vroeg mij ook om deze overnachtingsplaatsen met walstroom uit te rusten. Bij de binnenhavens is voor de binnenvaart al op de meeste plaatsen walstroom beschikbaar. Ook bij de grote rijksovernachtingsplaatsen is walstroom beschikbaar (zoals in Utrecht en Lobith) en bij de geplande rijksligplaatsen op de Waal en IJssel wordt walstroom voorzien.

Voor wat betreft huisvuil geldt dat in het afvalstoffenverdrag (CDNI) is bepaald dat de vervuiler betaalt. In Nederland kan huisvuil door schippers worden afgegeven in havens waarbij wordt betaald via de havengelden. Daarnaast kan huisvuil ook worden afgegeven op verschillende plaatsen langs de vaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat via een vrijwillig abonnementensysteem. Rijkswaterstaat monitort hoe het systeem van huisvuilafgifte langs de rijksvaarwegen verder verbeterd kan worden. Sinds de invoering van dit systeem in 2013 zijn er al diverse verbeteringen doorgevoerd, zoals de mogelijkheden voor gescheiden inzameling van plastic, glas en papier.

De invulling van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

Met de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens³, die ik op 11 juni jl. samen met andere ministeries, provincies, brancheorganisaties en stakeholders uit de brede maritieme sector heb gesloten, zet ik mij in voor de vergroening en verduurzaming van de sector. Tijdens het lenW WGO Begrotingsonderzoek op woensdag 9 oktober 2019 heb ik toegezegd uw Kamer een update te geven over de invulling van de Green Deal (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 50). Het is goed te zien dat er met veel enthousiasme aan de invulling van de Green Deal wordt gewerkt. En terwijl de Green Deal pas enkele maanden in werking is, zijn de eerste voorzichtige resultaten inmiddels geboekt.

Voor de verduurzaming van de binnenvaartvloot is het belangrijk dat de milieuprestatie (CO₂ en luchtverontreiniging) van een schip kan worden gedomineerd. Een labelsysteem is hiervoor een belangrijk instrument. Ik ben

³ Kamerstuk 33 043, nr. 102.

daarom blij dat een eerste concept van dit systeem gereed is. Het labelsysteem kan ook een belangrijke rol gaan spelen bij uitkeringen en bijdragen aan het beoogde Europese verduurzamingsfonds voor de binnenvaart. De haalbaarheid van dit fonds wordt momenteel onderzocht. Na afronding van het onderzoek, naar verwachting in het derde kwartaal van 2020, zal ik mij er sterk voor maken dat de Europese Commissie met de aanbevelingen aan de slag gaat. Vooruitlopend op de totstandkoming van een Europees verduurzamingsfonds is in de Green Deal reeds een bedrag van vijftien miljoen toegezegd voor de periode tot 1 januari 2022. Momenteel bereid ik een subsidieregeling voor om dit bedrag voor de sector beschikbaar te maken, met het oog op het openstellen van de regeling in 2020.

In het zeevaartdomein zijn al eerder in IMO-verband afspraken gemaakt over de instelling van een NO_x Emission Control Area (NECA) op de Noordzee. Vanaf 1 januari 2021 mogen nieuwe zeeschepen op de Noordzee 80% minder NO_x uitstoten. Ik span mij internationaal ook in voor een wereldwijde brandstofheffing in de zeevaart, om budget voor innovaties beschikbaar te krijgen. Tijdens de Transportraad van 20 september jl. heeft Nederland steun gevraagd aan andere EU-lidstaten voor deze heffing. Tot slot is in de Green Deal afgesproken dat voor de validatie van de effecten van duurzame maritieme oplossingen voor het verminderen van uitstoot in de zeevaart gedurende de looptijd van de Green Deal in totaal 5 miljoen euro gereserveerd wordt in mijn begroting. Op dit moment wordt een verkenning uitgevoerd naar mogelijke technieken voor validatie.

Ook vanuit de havens zijn inmiddels de nodige acties in gang gezet. In veel binnenhavens is al walstroom beschikbaar voor binnenvaartschepen. Momenteel bekijk ik of voor de binnenvaart het aantal walstroomvoorzieningen voor de Rijksligplaatsen verder uitgebreid kan worden. Voor de zeevaart is afgesproken dat vijf nieuwe business cases voor walstroom worden ontwikkeld in de zeehavens. De investeringskosten voor walstroomvoorzieningen aan de wal en voor het zeeschip zijn hoog. Het meest kansrijk lijken op dit moment business cases voor ferries en cruiseschepen. Juist voor deze schepen is de potentiële emissiereductie aanzienlijk.

Met alle hierboven genoemde acties in het kader van de Green Deal wordt bovendien een rechtstreekse bijdrage geleverd aan het later dit jaar te sluiten Schone Lucht Akkoord en wordt bijgedragen aan minder stikstofemissies, hetgeen aansluit op de Commissie Remkes (Adviescollege Stikstofproblematiek). Ik ben blij dat de eerste stappen worden gezet, maar we staan natuurlijk nog maar aan het begin. Ik zal uw Kamer gedurende de looptijd jaarlijks informeren over de voortgang van de uitwerking, invulling en resultaten van de Green Deal.

Beleidswijziging zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen

Op 26 september 2018 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de beleidswijziging voor zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen⁴. Ik heb aangekondigd veiligheidseisen en eisen ten aanzien van de bemanning te gaan stellen aan (in ieder geval bepaalde) zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen. Als invulling hiervan zijn voor één categorie reeds eisen gesteld. Voor andere categorieën worden de eisen op dit moment nader uitgewerkt.

⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 199.

De regeling voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen is in het voorjaar in werking getreden. Ik heb de eerder gegeven toelichting op de eisen schriftelijk aan Sea Watch bevestigd⁵. Mede naar aanleiding van het verzoek van uw Kamer om een update over de Sea-Watch 3 te sturen⁶, kan ik op dit moment melden dat het Gerechtshof Den Haag heeft bepaald dat de eisen vanaf 1 januari 2020 van toepassing zijn op de Sea-Watch 3. Sea Watch is bezig met de certificering en heeft bij de ILT een eerste voorstel ingediend voor een bemanningsplan. Hierover vindt op dit moment afstemming plaats tussen Sea Watch en ILT. Voor de technische certificering heeft Sea Watch zoals gebruikelijk het eigen klassenbureau benaderd. Dit proces loopt. Beide processen hangen samen, dus de definitieve certificaten kunnen pas verstrekt worden als de uitwerking van alle onderdelen gereed is.

De eisen voor andere categorieën zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen worden op dit moment uitgewerkt. Ik sluit hierbij zoveel mogelijk aan bij bestaande internationale eisen. Ik ben over de eisen in gesprek met enkele organisaties die schepen hebben waarop de regeling van toepassing wordt. Daarnaast zal ik ook andere partijen uit het register die mogelijk geraakt worden door deze regeling informeren als de conceptregeling in internetconsultatie gaat, zodat zij hier ook op kunnen reageren. Ik streef ernaar de regeling in december gereed te hebben voor internetconsultatie en in het voorjaar vast te stellen.

Msc Zoe

Begin dit jaar verloor de Msc Zoe 342 containers op de Noordzee. Hiervan zijn inmiddels 299 containers geheel of gedeeltelijk geborgen in opdracht van de reder MSC (stand van zaken 8 oktober 2019). Naar aanleiding van een controlesurvey is MSC opgedragen om nog 34 objecten op de zeebodem, die mogelijk afkomstig zijn van de Msc Zoe, te onderzoeken en in voorkomend geval te bergen. Dit is door MSC in week 43 uitgevoerd. Hierbij bleken 15 van de 34 targets afkomstig van de Msc Zoe. Deze 15 targets zijn geborgen en afgevoerd. Daarnaast moet MSC nog twee containers bergen die onder het zand op een zandplaat liggen en al wel gelokaliseerd zijn, maar niet eerder konden worden geborgen vanwege het broedseizoen en de lastige bereikbaarheid. Dit zal zo spoedig mogelijk plaatsvinden.

Helaas staat er voor wat betreft de schadeclaims nog steeds een bedrag van circa € 1,93 miljoen open. Hierover ben ik nog in gesprek met MSC. Aan de Waddeneilandgemeenten heb ik het aanbod gedaan hun claims voor te schieten.

Het heeft de voorkeur om met MSC tot een minnelijke overeenkomst te komen over de afhandeling van de containerramp. In deze overeenkomst moet een aantal zaken worden geregeld, zoals de afronding van de berging op zee, het opruimen van de aangespoelde – en mogelijk in de toekomst nog aan te spoelen – lading en de bijdrage van MSC aan het onderzoek naar de ecologische effecten en de eventueel te treffen herstelmaatregelen. Over een dergelijke overeenkomst wordt op dit moment met MSC onderhandeld.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) doet onderzoek naar de overboord geslagen containers van MSC Zoe. Op basis van voorlopige onderzoeksresultaten heeft de OVV op 31 oktober jl. een tussentijdse waarschuwing gegeven. Dit bericht was voor mij aanleiding om de Kustwacht te vragen deze waarschuwing direct aan de scheepvaart

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 253.

⁶ Verzoek Commissie IenW.

kenbaar te maken. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd in mijn brief van 31 oktober⁷.

Naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe heb ik u een onderzoek naar de mogelijkheden van het chippen van containers toegezegd⁸ dat inmiddels door TNO is uitgevoerd. In het bijgevoegde TNO rapport komt naar voren dat er verschillende mogelijkheden zijn voor de opsporing van overboord geslagen containers en het bepalen van de inhoud van deze containers⁹.

Voor opsporing van verloren containers lijkt meer onderzoek naar de toepassing van automatische monitoring systemen zinvol. Het meest haalbaar en effectief is het om hierbij zoveel mogelijk aan te sluiten op bestaande ontwikkelingen en initiatieven van containervervoerders.

Met betrekking tot het achterhalen van de inhoud van containers kunnen nationale overheden snel adequate informatie achterhalen over gevaarlijke stoffen die in een container worden vervoerd. Wanneer het gaat om vervoer van overige goederen (zijnde niet gevaarlijke stoffen) in containers, dan zijn ladinggegevens die door verladers aan vervoerders worden verstrekt vaak minder gedetailleerd.

De toenemende digitalisering van internationaal goederenvervoer en de koppeling van verschillende informatiebronnen, kan de informatiepositie van overheden zeker versterken. Gezien het belang van het vlot achterhalen van meer gedetailleerde ladinginformatie, denk hierbij aan de discussie rond de plastic bolletjes, is hiermee wellicht een verbeterslag te maken.

Voor zowel het gebruik van automatische monitoring systemen als voor een digitale verbeterslag ga ik in gesprek met de sector.

Vlootvervangings Rijksrederij

Afgelopen jaar heb ik uw Kamer op verschillende momenten geïnformeerd over de vlootvervangings binnen de Rijksrederij en de zaken die zijn geconstateerd tijdens de bouw van de multi purpose vessels (MPV-30). De drie grootste openstaande punten hadden betrekking op de diepgang, de zichtlijnen en de aandrijving door de elektromotoren van deze schepen. Over de maatregelen die ik heb getroffen om het probleem met de diepgang te beheersen, heb ik u in de zomer geïnformeerd¹⁰. In september is een aantal proefvaarten uitgevoerd. Hierbij is geconstateerd dat de punten met betrekking tot de elektromotoren voor V-pods (aandrijving van de schepen) zijn opgelost. Deze maand zullen nog diverse testvaarten worden uitgevoerd. Deze testen hebben onder meer als doel om de functionaliteiten te testen en de bemanning vertrouwd te maken met het ontwerp, de vaareigenschappen van het schip en de bediening van systemen en werktuigen aan boord. Deze testvaarten zullen ook moeten uitwijzen of de aanpassingen aan de zichtlijnen voldoende zijn.

Zoals ik eerder heb aangekondigd aan uw Kamer onderzoekt het onderzoeksinstituut MARIN op mijn verzoek ook nog of de invulling die de Rijksrederij heeft gekozen met het MPV-concept aansluit bij de ontwikke-

⁷ Kamerstuk 29 684, nr. 190.

⁸ Kamerstuk 29 684, nr. 165.

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹⁰ RWS-2019/26206.

lingen binnen de scheepsbouw. Aan het einde van dit jaar zal ik uw Kamer informeren over de bevindingen.

Geschil over maritieme hulpverlening tussen bergers en de KNRM

Al geruime tijd loopt er een discussie tussen de KNRM en bergingsbedrijven over de wijze waarop de berging van kleinere vaartuigen op zee plaatsvindt. Uw Kamer heeft mij op 11 september jl. verzocht om u te informeren over de stand van zaken ten aanzien van het geschil¹¹. Eerder heeft uw Kamer mij per motie¹² reeds opgeroepen om voorstellen te doen hoe gekomen kan worden tot een helder protocol en een duidelijke triage (bepalen van wijze van afhandeling van een hulpvraag). Ook is met de motie van het lid Laçin¹³ (SP) opgeroepen om voor de situatie op het water te kijken naar plekken waar goede triage plaatsvindt.

Voor de invulling van laatstgenoemde motie is een vergelijking gemaakt met andere modaliteiten (weg, spoor en lucht). Op grond daarvan is vastgesteld dat de wijze van berging van motorvoertuigen op het hoofdwegennet, luchtvaartuigen na een luchtvaartongeval en voertuigen of treinen op het spoor fundamenteel verschilt van hulpverlening aan vaartuigen op zee en op de grotere wateren. Of er tot berging of sleep van vaartuigen wordt besloten, is namelijk een zaak van de eigenaar van het vaartuig, die ook zelf verantwoordelijk is voor de betaling van eventueel verschuldigd sleep- of hulploon. Op het hoofdwegennet daarentegen, vindt bij verkeersongevallen en verkeersonveilige pechgevallen altijd berging plaats. Dat vraagt geen beslissing van de eigenaar/bestuurder van het voertuig en de berging heeft, vrachtauto's en bussen uitgezonderd, ook geen financiële consequenties voor de eigenaar van het voertuig. Bij een luchtvaartongeval overlegt het Ministerie van Defensie met een plaatselijke berger en op het spoor neemt ProRail of de politie de leiding. De vergelijking biedt dus geen goede aanknopingspunten voor de situatie op het water.

Zoals ik ook naar aanleiding van de begrotingsbehandeling heb toegelicht, is het om te komen tot een oplossing van het geschil op het water nodig dat de partijen veel dichter tot elkaar komen. Dit proces is nog gaande. IenW voert de komende maand nog gesprekken met de partijen apart en daarna zal nog een plenair overleg met alle partijen plaatsvinden. Ik zal uw Kamer voor het eind van het jaar informeren over de verdere ontwikkelingen.

Stand van zaken containercongestie Rotterdam

In reactie op vragen van het lid Remco Dijkstra (VVD) over de situatie van zeehaventerminals en de binnenvaart, berichtte ik u in juni jl. over de inzet van de containerbinnenvaartketen om congestie bij diepzeecontainerterminals in de Rotterdamse haven zo veel als mogelijk te verminderen¹⁴. Ik meldde u dat eerste maatregelen waren getroffen en dat de eerste voorzichtige resultaten zichtbaar waren, maar dat de aanpak containercongestie ook tijd vraagt. De weg omhoog lijkt te zijn ingezet, zo blijkt uit de binnenvaartprestatie-monitor van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Dit hoor ik ook uit de sector. Waakzaamheid blijft echter geboden. Piekbelasting van binnenkomende containers en grotere schepen zullen de nieuwe norm worden. In de afgelopen maanden is er met alle partijen verder gewerkt aan

¹¹ Verzoek Commissie IenW.

¹² Kamerstuk 31 409, nr. 213.

¹³ Kamerstuk 31 409, nr. 207.

¹⁴ Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3134.

maatregelen die tot een verdere structurele vermindering van congestie moeten leiden. Op 3 oktober jl. tijdens het Nationaal Binnenvaart Congres zijn de guidelines containerbinnenvaartketen gepresenteerd. De guidelines moeten verladers en expediteurs handvatten geven om een zo goed mogelijk containerbinnenvaartproces in te richten. Ook het eerder door mij financieel gesteunde planningssysteem NextLogic moet een bijdrage gaan leveren aan de verbetering van de logistieke efficiëntie. NextLogic richt zich op het verbeteren van de afhandeling van de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven door een integrale planning aan te bieden tussen terminals, empty depots en de binnenvaartschippers. De containerketen ziet tot slot een «virtuele overflow hub» als één van de oplossingen. Uitgangspunt hierbij is dat bij gebrek aan fysieke afhandelingscapaciteit op de terminals voor de aanvoer per binnenvaartschip gebruik wordt gemaakt van een andere loslocatie bij een nader te bepalen hub locatie. De aanwijzing voor de betreffende aanvoer van de containers wordt digitaal bepaald. Op dit moment wordt een Proof of Concept van de hub ontwikkeld welke moet uitmonden in een pilot. Hiervoor volgt begin 2020 een go/no go besluit. Om de voortgang ervan te bewaken, financiert lenW een groot deel van de verkenning. Hoewel ik graag sneller zou willen, zal de congestie niet per direct opgelost zijn. Ik volg de voortgang en ontwikkelingen nauwgezet en blijf in contact met Havenbedrijf Rotterdam en de containerbinnenvaartketen.

Brexit

Ook na het uitstel van de Brexit datum tot uiterlijk 31 januari 2020 valt een no deal Brexit niet uit te sluiten. De mogelijkheid op een no deal Brexit benadrukte ik tevens in mijn brief van 23 oktober jl. over de stand van zaken van de voorbereidingen op de Brexit op lenW-terrein¹⁵. Het kabinet blijft zich voorbereiden op een eventuele no deal Brexit om de schade daarvan zoveel als mogelijk te beperken. Om congestie bij ferryhavens te voorkomen heeft Rijkswaterstaat verkeersmaatregelen ingericht. De ferryterminals hebben het gebruik van het Port Community Systeem (Portbase) verplicht gesteld, waardoor vervoerders digitaal een (voor)aanmelding van hun douaneformaliteiten moeten doen. Alleen vervoerders die aan de juiste douaneformaliteiten hebben voldaan, mogen het ferryterrein op rijden. Vervoerders die niet aan de vereisten hebben voldaan, worden door Rijkswaterstaat naar (tijdelijke) parkeerlocaties nabij de ferryterminals geleid. Om het belang van goede voorbereiding te benadrukken, heeft lenW samen met de partners actief gecommuniceerd naar de transportsector en het bedrijfsleven. Ook heeft mijn ministerie inzet gepleegd naar de ons omringende landen en andere EU-lidstaten. Alle inspanningen moeten een soepele doorstroming in de Nederlandse ferryhavens na Brexit ten goede komen.

Voor de zeescheepvaart blijft de mondiale regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) na Brexit gewoon van toepassing. Ook reddingsoperaties op zee en onderlinge bijstandverlening zijn gebaseerd op internationale afspraken. Na de Brexit is het VK geen lid meer van het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA). In het kader van de onderhandelingen op Europees niveau over de toekomstige relatie tussen het VK en de EU zal ik aansturen op blijvende samenwerking met of deelname van het VK aan EMSA om maritieme informatie-uitwisseling te blijven behouden. Voor de binnenvaart zijn geen Brexit-gevolgen voorzien anders dan effecten op de ladingstromen.

¹⁵ Kamerstuk 23 987, nr. 362.

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (Urk)

De afgelopen jaren hebben het Rijk en de provincie Flevoland samen een intensief traject doorlopen om te komen tot een set van onderlinge afspraken die nodig zijn voor het ontwikkelen van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). In gezamenlijkheid is gaandeweg een aantal eerdere afspraken – vanwege financiële, fiscaaltechnische of juridische redenen – herzien. In mijn brief¹⁶ van 4 juni jl. heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de voortgang rond de afspraken. Ik kan uw Kamer mededelen dat het Rijk en de provincie Flevoland tijdens een Bestuurlijk Overleg op 21 juni jl. tot een definitieve set uitgangspunten zijn gekomen, welke aansluitend schriftelijk zijn bevestigd. Dit is een belangrijke stap richting realisatie van de MSNF, waarmee nieuwe havenactiviteiten en een impuls aan de regionale economie mogelijk worden gemaakt. Ik vertrouw er op dat de overeengekomen uitgangspunten een goede basis vormen voor de verdere samenwerking tussen het Rijk en de provincie Flevoland om te komen tot daadwerkelijke realisatie van de MSNF.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Uw Kamer heeft mij op 25 september 2018 schriftelijk verzocht om het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) conform de Regeling Grote Projecten voor eind 2019 te evalueren. Daartoe vindt op dit moment onafhankelijk onderzoek plaats. Ik hecht er daarbij aan om, conform de gebruikelijke werkwijze bij PMR, de Kabinetsreactie op deze evaluatie met de stakeholders af te stemmen via de zogenaamde Tafel van Borging, die in het kader van PMR in 2008 is ingesteld. De Tafel komt in januari 2020 weer bijeen. Ik verwacht niet lang daarna, uiterlijk aan het einde van het eerste kwartaal 2020, de evaluatie aan uw Kamer toe te kunnen zenden.

Pilot promotie en acquisitie van het scheepvaartregister

Tot slot bericht ik uw Kamer over de pilot promotie en acquisitie van het scheepvaartregister. In mijn brief van 4 juni 2019¹⁷ heb ik u reeds gemeld dat een externe partij aan de slag is gegaan met de promotie en acquisitie van het scheepvaartregister voor een pilotperiode van twee jaar. De afgelopen periode is mooi promotiemateriaal ontwikkeld en een Engelse website gebouwd, waarmee buitenlandse bedrijven beter hun weg kunnen vinden naar het Nederlandse register. Nu dit materiaal beschikbaar is, kunnen we de activiteiten verbreden naar acquisitie. In dit kader zal ik op 7 november aanstaande de «NL-flag» promotie- en acquisitieactiviteiten officieel lanceren op de Europort-beurs in Rotterdam, tijdens de Maritieme Week. Vanaf dat moment is de nieuwe website online, en kunnen we actief met de acquisitie aan de slag. Ik zal uw Kamer op de hoogte houden van onze ervaringen.

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

¹⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 240.

¹⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 240.