

Vergaderjaar 2018–2019

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 201**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 november 2018

Op 6 december 2018 spreek ik tijdens het Algemeen Overleg Maritiem met de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat over maritieme zaken. In deze brief informeer ik uw Kamer over diverse maritieme aangelegenheden. Tevens bericht ik over de voortgang en afronding van verschillende moties en toezeggingen.

### **Aanpak congestie containervervoer**

Tijdens het Algemeen Overleg Maritiem van 17 mei 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 191) sprak ik met uw Kamer over een groot aantal onderwerpen, waaronder het probleem van congestie in de haven van Rotterdam. De containerketen zet onder leiding van Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en met betrokkenheid van alle partijen, ook Duitse verladers en binnenvaartorganisaties, volop in op het verminderen van congestie voor containerbinnenvaartschepen in de Rotterdamse haven. Gezien het belang dat ik hecht aan duurzaam vervoer over water en het verminderen van congestie ben ik nauw betrokken bij de uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen die de containerketen op basis van door mij medegefinancierd onderzoek heeft ingericht.

De eerste resultaten zijn zichtbaar. Zo blijkt uit de binnenvaartprestatie-monitor van HbR dat het in de zomer van 2018 ondanks de lage waterstanden beter is gegaan met de congestie. Ook het *incentive* schema van HbR voor bundeling op de corridors West-Brabant en Duisburg laat goede resultaten zien. Tevens lijken de eerste voorzichtige signalen van een systeemwijziging zich af te tekenen, waarbij wordt afgestapt van individuele bedrijfsconcepten ten gunste van collectieve ketenmaatregelen. De ketenpartijen willen gezamenlijk inzetten op een *overflow hub* waarmee specifieke capaciteit voor de binnenvaart ontstaat, zoals een kade en kranen die enkel worden ingezet voor de afhandeling van containerbinnenvaartschepen. Ook worden de mogelijkheden verkend om bestaande ligplaatsen meer openbaar in te zetten. Deze collectieve lange termijn

oplossing zorgt ervoor dat containervolumes zich beter kunnen spreiden en de benodigde piekcapaciteit beter verdeeld kan worden. De extra handelingen en vervoersbewegingen die bij de op- en overslag in een *overflow hub* nodig zijn, werken echter kostenverhogend en daarom zoekt HbR naar optimalisatie in de keten. Een pilotproject moet de effectiviteit van een *overflow hub* aantonen. De pilot zal ik met een beperkte financiële bijdrage ondersteunen.

Verder onderzoekt de Topsector Logistiek op mijn verzoek of een duwbakken concept voor de binnenvaart tot logistieke verbetering kan leiden. Dit is een concept dat in het weg- en spoorvervoer met afgekoppelde trailers en wagons al gebruikelijk is en dat mogelijk kan helpen om het aan- en afvoerproces van containers met binnenvaarschepen doelmatiger in te richten. Daarnaast blijft informatie-uitwisseling en het vrijgeven van data in de keten belangrijk. De containerketen heeft deze oplossingsrichting opgepakt en werkt aan het gelijkschakelen van individuele bedrijfsprocessen naar een logistiek ketenproces. Een voorbeeld is het hanteren van gelijke definities voor venster- en wachttijden. ICT partijen zoals Portbase (port community systeem) en het door mij gesteunde NextLogic (dynamisch toewijzen van kadecapaciteit) kunnen hier hun voordeel mee doen. Met de inzet van HbR op de Container Exchange Route (CER) op Maasvlakte 2 erbij opgeteld is er sprake van een nieuwe fase die vanaf 2019 tot een structurele vermindering van congestie moet leiden. Ik zal uw Kamer blijven informeren over de ontwikkelingen en inzet om congestie terug te dringen.

### **Visie toekomst Nederlandse havens**

De maritieme strategie 2015–2025 heeft tot doel om het Nederlandse maritieme cluster te versterken. Het onderliggende werkprogramma 2018–2021 bevat gezamenlijke korte termijn acties van rijksoverheid, havenbeheerders en havenbedrijfsleven om deze versterking mede te bewerkstelligen. Ik heb uw Kamer tijdens het Algemeen Overleg Maritiem van 17 mei 2018 toegezegd mij ook te zullen inspannen voor een integrale visie op de (middellange termijn) toekomst van de Nederlandse havens en de mainport Rotterdam. De visie krijgt vorm in een nieuwe havennota.

De havennota zal vanuit het publieke perspectief van de rijksoverheid ingaan op de kansen en opgaven voor de havens, waaronder de belangrijkste en grootste haven van ons land, de mainport Rotterdam. Mijn inzet is voorlopig uit te gaan van een middellange tijdshorizon tot 2030. De primaire uitdagingen voor de havens liggen op het terrein van verduurzaming en digitalisering, met in het bijzonder de klimaat- en energietransitie. Energietransitie zal op termijn de op fossiele grond- en brandstoffen georiënteerde zeehavens van structuur doen veranderen. De ontwikkeling of opschaling naar duurzame en circulaire havenactiviteiten is hierbij essentieel en existentieel en zal nadere invulling moeten krijgen in het Klimaatakkoord.

In de havennota zal ik met een thematische uitwerking de opgaven, kansen en publieke belangen tegen elkaar afwegen. Naast het transport over zee, de toename van activiteiten op zee en de rol van zeehavens als knooppunten voor mondiale goederenstromen, zal ik ingaan op het belang van de binnenhavens in het logistieke systeem. De havens in het achterland moeten kunnen blijven profiteren van de beschikbaarheid van onze goede multimodale achterlandverbindingen voor duurzaam vervoer over water en spoor. De leidende positie van de havens in onze delta-economie wil ik blijvend behouden en versterken zodat de toegevoegde waarde, de bijdrage aan het nationale verdienvermogen en de werkgelegenheid van de zee- en binnenhavens ook in een onzekere toekomst

behouden blijven. De komende periode zal ik gebruiken voor onderzoek naar externe ontwikkelingen die van invloed zijn op de zeehavens en mogelijkheden van samenwerking. Het voornemen is om de havennota eind 2019 aan uw Kamer te zenden.

### **Oeververbindingen Amsterdam**

Verder informeer ik uw Kamer over de gezamenlijke vervolgspraken met de gemeente Amsterdam over de oeververbindingen. Tijdens het Notaoverleg MIRT op 29 november 2018 kwam dit reeds ter sprake. In het definitieve voorkeursbesluit Sprong over het IJ heeft de gemeente Amsterdam op 19 juli 2017 gekozen voor een Javabrug in plaats van een tunnel. De gemeente heeft vervolgens enkele brugontwerpen gemaakt en aan lenW advies gevraagd op de resultaten. lenW heeft (via Rijkswaterstaat) daarop gereageerd vanuit de zorgen over de nautische veiligheid in relatie tot de inpassing van wachtplaatsen voor schepen en het kruisend nautisch verkeer.

Op dit moment ligt er nog geen voorstel voor een verbinding die zowel aan de eisen van de gemeente als van lenW voldoet. Er is bestuurlijke afstemming geweest om afspraken over het vervolg te maken. Hierin is afgesproken om te zoeken naar een meer gemeenschappelijke basis voor de te maken afwegingen. Daarom is besloten om gezamenlijk eerst nog eens breder te kijken naar de door Rijk en regio voorziene ontwikkelingen en opgaven voor het Noordzeekanaalgebied en de ontwikkeling van de stad rondom het IJ. Dit wordt vanuit het perspectief van de gehele metropoolregio bekeken en met het vizier op de komende 30 tot 40 jaar. Het gaat dan om de opgaven voor woningen, mobiliteit, ruimtelijke-economische ontwikkelingen in het havengebied, duurzaamheid en het belang van de scheepvaart en haven, en de uit deze ontwikkelingen voortvloeiende oeververbindingen (bruggen, ponten en tunnels). Met deze (nieuwe) inzichten wordt opnieuw gekeken naar het geheel van oeververbindingen in relatie tot onder andere OV-netwerk en fietsnetwerk. Aan een in gemeenschappelijk overleg op te richten deskundigenpanel wordt advies gevraagd over wat deze inzichten betekenen voor de verbindingen over het IJ. Bij de keuze voor deze deskundigen is de expertise op het gebied van verkeerskunde, stedenbouwkunde, civiele techniek, havenconomie en nautiek van belang. De verwachting is dat enkele maanden nodig zijn om te komen tot een advies voor de bestuurders van gemeente en Rijk. Het streven is het advies de eerste helft van 2019 gereed te hebben.

### **Technische eisen binnenvaartschepen**

De technische eisen aan binnenvaartschepen zijn de afgelopen jaren een permanent punt van aandacht geweest. De motie van de leden Van Aalst en Laçin (Kamerstuk 31 409, nr. 187) verzoekt mij om kleine binnenvaartschepen, naar voorbeeld van Duitsland, te vrijwaren van de toepassing van de CCR-regels die een bedreiging vormen voor een financieel gezonde bedrijfsvoering. In mijn tweede termijn tijdens het Kamerdebat over de Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2019 en Infrastructuurfonds op 8 november 2018 heb ik aangegeven de uitvoering van de motie te willen bespreken in het Algemeen Overleg Maritiem van 6 december 2018.

De technische eisen voor binnenvaartschepen zijn in alle CCR- en EU-landen geharmoniseerd. Nederland kan daar niet eenzijdig van afwijken, en de andere lidstaten evenmin. Ik hecht veel waarde aan een gelijk speelveld bij de uitvoering van de technische eisen. Tijdens het Algemeen Overleg Maritiem van 17 mei 2018 heb ik reeds toegezegd met

de ASV in gesprek te gaan over de eventuele verschillen met Duitsland. In de zomer van 2018 heb ik individuele gesprekken gevoerd met verschillende brancheorganisaties in de binnenvaart (EBU, CBRB, BLN-Schuttevaer, ASV en BBZ). Tijdens mijn gesprek met de ASV zijn de technische eisen aan bod geweest. In samenwerking met de brancheverenigingen heb ik bovendien hard gewerkt aan het verzachten van de gevolgen van de meest problematische technische eisen. Dit heeft geresulteerd in een pakket aan permanente oplossingen, die onlangs definitief in de regelgeving (ES-TRIN 2019) zijn verankerd. Deze resultaten worden door de branche, EBU en ESO, ondersteund.

Een vergelijking van de relevante wetgeving in Nederland en Duitsland leert verder dat Duitsland geen wettelijke vrijstellingen verleent aan schepen die deelnemen aan het internationale scheepvaartverkeer. Er bestaat een aparte regeling voor schepen die slechts opereren binnen de Duitse landsgrenzen en bovendien niet op de Rijn. Deze regeling gunt die schepen voor een beperkt aantal technische eisen langere overgangstermijnen. Contact met de Duitse bevoegde autoriteit heeft bovendien inzichtelijk gemaakt dat voor de certificerende instellingen in Duitsland geen specifieke instructie geldt voor de certificering van kleine oude schepen. Hiermee is in theorie sprake van een gelijk speelveld tussen Nederland en Duitsland. Om te bezien of er ook in de praktijk sprake is van een gelijk speelveld heeft de ILT een thema-actie opgezet om bij een aantal binnenvaartschepen van verschillende nationaliteiten te controleren of de schepen daadwerkelijk voldoen aan de voor hen geldende technische eisen. Deze actie heeft tot op heden geen signalen gegeven dat er in Duitsland op andere wijze met de technische eisen wordt omgegaan dan in Nederland.

### **Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens**

In het regeerakkoord is afgesproken dat met de maritieme sector een Green Deal zal worden aangegaan voor verduurzaming van de zeevaart, binnenvaart en havens. De rijksoverheid en maritieme sector werken constructief samen aan de totstandkoming van deze Green Deal. Zowel de zeevaart- als de binnenvaartsector heeft ambitieuze CO<sub>2</sub>-reductiedoelen laten optekenen. Voor de internationale zeevaart is eerder dit jaar in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) de afspraak gemaakt een CO<sub>2</sub>-reductie van 50% in 2050 ten opzichte van 2008 te behalen. De zeevaartsector zet in de Green Deal in op een nog hogere ambitie. De binnenvaartsector streeft naar een nagenoeg emissievrije en klimaatneutrale binnenvaart in 2050.

Ondanks de hoge sectorambities vragen ondernemers zich af wat verstandige investeringen zijn voor wat betreft schone motoren en biobrandstoffen. Tevens bestaat onzekerheid over de financiering van verduurzamingsmaatregelen. Na de crisis zijn er slechts beperkt middelen beschikbaar voor het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Tegen deze achtergrond zal de komende maanden verder gewerkt worden aan een ambitieus en concreet, maar ook realistisch transitietraject naar verduurzaming van zee- en binnenvaart. Ik heb in dit verband een beroep gedaan op partijen om de onderlinge samenwerking waar mogelijk te versterken. Daarmee worden kansen gecreëerd voor innovatie en ontstaan betere mogelijkheden om investeringen langjarig terug te verdienen.

Een zorgvuldige uitwerking van het hiervoor genoemde transitietraject vergt tijd en inzet van alle betrokken partijen. De Green Deal zal in de loop van 2019 worden afgerond.

## **Het lozen van schadelijke stoffen in zee**

Op 5 juli 2018 heb ik uw Kamer per brief (Kamerstuk 31 409, nr. 196) geïnformeerd over mijn inzet nationaal en internationaal om het lozen van paraffineachtige stoffen tegen te gaan. Ook heb ik aangegeven mij in IMO verband te zullen blijven inzetten om de regelgeving voor het lozen van waswater met ladingresten van schadelijke stoffen tijdens zeezwaaien verder aan te scherpen. Tijdens de 73<sup>e</sup> bijeenkomst van de milieucommissie van de IMO (MEPC73) die eind oktober 2018 plaatsvond, zijn hierover met alle deelnemende lidstaten belangrijke afspraken gemaakt. Zo moeten alle schepen die hun lading hebben gelost in een Europese haven tussen Gibraltar en noord-Noorwegen vanaf 1 januari 2021 waswater met persistente stollende ladingrestanten, zoals paraffine, afgeven aan wal. Daarnaast zijn de ladingvoorschriften voor het vervoer van chemicaliën per tanker aangepast aan een mondiaal geharmoniseerd classificatiesysteem (UN-GHS). Hierdoor zijn er minder proeven nodig om de risico's van gevaarlijke stoffen te bepalen en mogen er minder schadelijke stoffen in zee worden geloosd.

## **Rijkswet nationaliteit zeeschepen**

Het voorstel voor de Rijkswet nationaliteit zeeschepen (Kamerstuk 33 134, nr. 2) en de bijbehorende Aanpassingswet Rijkswet nationaliteit zeeschepen (Kamerstuk 34 836, nr. 2) zijn bij uw Kamer aanhangig. Als gevolg van de vragen van uw Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu in het nader verslag (Kamerstuk 33 134, nr. 8) bij het voorstel voor de Rijkswet nationaliteit zeeschepen behoeft het voorstel op enkele onderdelen aanpassing. Tevens vraagt de ont koppeling van de privaatrechtelijke teboekstelling en publiekrechtelijke vlagregistratie om het tijdelijk exploiteren van een schip onder een andere vlag (zogenaamde bareboat-out) mogelijk te maken nog bijzondere aandacht. Daarvoor is mijn ministerie in gesprek met de redersvereniging en zeevarendenvakbond, zodat een gedragen voorstel aan de Kamer kan worden toegezonden. Mijn streven is om een tweede nota van wijziging en de nota naar aanleiding van het nader verslag bij de Rijkswet nationaliteit zeeschepen, en de nota naar aanleiding van het verslag bij de Aanpassingswet Rijkswet nationaliteit zeeschepen in het voorjaar van 2019 aan uw Kamer aan te bieden.

## **Verdrag van Hongkong inzake scheepsrecycling**

In de procedurevergadering van uw Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 5 november 2018 is in het kader van de voorhangprocedure op basis van de Wet milieubeheer gesproken over de ontwerpregeling ter implementatie van het Verdrag van Hongkong inzake scheepsrecycling en ratificatie van het verdrag (Kamerstuk 34 839, nr. 3). In december 2017 is het verdrag goedgekeurd door de Kamers der Staten-Generaal en de Staten van de Caribische landen. De vaste commissie heeft mij verzocht geen onomkeerbare stappen te zetten ten aanzien van de ontwerpregeling totdat de Kamerbehandeling is afgerond. De ontwerpregeling is het laatste stuk van de implementatieregelgeving dat nodig is voor ratificatie van het verdrag. Omdat de afspraken in het Verdrag van Hongkong vrijwel overeenstemmen met de rechtstreeks werkende Europese Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling die vanaf 31 december 2018 van toepassing wordt, zijn de gevolgen van de ontwerpregeling scheepsrecycling gering. De ontwerpregeling is met name bedoeld om het Verdrag van Hongkong en de Europese Verordening scheepsrecycling goed op elkaar af te stemmen, zodat bijvoorbeeld voor het verkrijgen van vergelijkbare certificaten niet tweemaal dezelfde inspectie hoeft te worden ondergaan. Daarnaast

worden enkele noodzakelijke verbodsbepalingen en aanvullende meldplichten opgenomen. Indien uw Kamer geen opmerkingen heeft ten aanzien van de ontwerpregeling, zal ik deze vaststellen. Daarna kan mijn collega van Buitenlandse Zaken het Verdrag van Hongkong namens Nederland ratificeren.

### **Problematiek rondom cruiseschepen**

Tijdens het Algemeen Overleg op 17 mei 2018 sprak ik met uw Kamer over de cruiseschepen en de handhaving door de Inspectie SZW, een onderwerp dat primair ligt bij de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ik heb uw Kamer toen geïnformeerd over een vergelijkend onderzoek dat werd uitgevoerd door de Inspectie SZW, en toegezegd uw Kamer zo spoedig mogelijk over de uitkomsten van dit onderzoek te informeren. Op 5 november 2018 is uw Kamer per brief (Kamerstuk 25 883, nr. 338) door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid geïnformeerd over de resultaten van dit vergelijkend onderzoek naar toezicht op arbeid door werknemers op, aan en rondom zeeschepen in Nederland, Frankrijk, België en Duitsland.

### **Bedientijden en zelfbedieningsmogelijkheden bruggen en sluisen**

In het Algemeen Overleg Maritiem van 17 mei 2018 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek van mijn ministerie om de afstemming van bedientijden van sluisen en bruggen te verbeteren. De motie van het lid Sienot c.s. (Kamerstuk 31 409, nr. 190) verzoekt mij de mogelijkheden van verruiming van bedientijden van sluisen te onderzoeken. Ik neem deze motie mee in het onderzoek naar de afstemming van bedientijden. Ten aanzien van concrete maatregelen om bedientijden te verbeteren, vindt overleg plaats met de sector. De verwachting is dat ik uw Kamer begin 2019 nader over dit voorstel kan informeren.

Uw Kamer heeft mij verder gevraagd om zelfbedieningsmogelijkheden te onderzoeken. Sluisen en bruggen in het hoofdvaarwegennet zijn complexe systemen die meerdere functies vervullen. Ze hebben niet alleen een functie in het hoofdvaarwegennet, maar ook in het hoofdwatersysteem en (hoofd)wegennet. Het gaat hierbij onder andere om de waterveiligheid en functies als schakel in de bereikbaarheid via weg en water van een groter gebied. Bedienaars zijn verplicht om een uitgebreide opleiding te volgen en ervaring op te doen voor zij een object mogen bedienen, zodat zij volgens de geldende regels en richtlijnen met betrekking tot veiligheid en vlotheid hun werk kunnen uitvoeren. Gezien de complexiteit en de samenhang met belangen als waterveiligheid en bereikbaarheid op het wegennet acht ik zelfbediening niet wenselijk.

### **Voortgang maritieme servicehaven Flevoland**

Tot slot informeer ik uw Kamer over de voortgang van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, naar aanleiding van mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg Maritiem van 17 mei 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 191). De afgelopen maanden heeft intensief en constructief overleg plaatsgevonden tussen de rijksoverheid en provincie Flevoland. Inmiddels zijn partijen tot een gezamenlijk gedragen oplossingsrichting gekomen, welke momenteel verder wordt uitgewerkt. Ik zal uw Kamer zo spoedig mogelijk over de oplossingsrichting informeren.

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