

Vergaderjaar 2021–2022

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 354

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 juni 2022

In het Commissiedebat Maritiem van 24 november 2021 (Kamerstuk 31 409, nr. 339) is door mijn voorganger de toezegging gedaan om de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken van de ligplaatsenproblematiek en de uitkomsten van de pilots. Met deze brief ga ik in op het ligplaatsenbeleid, de uitkomsten van de pilots en het onderzoek naar mogelijkheden om het huidige ligregime te verruimen.

Het ligplaatsenbeleid van IenW

Rijkswaterstaat faciliteert een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart. De in de Binnenvaartwet vastgelegde vaar- en rusttijden dragen hier mede aan bij. Schepen die niet over een continu-bemanning beschikken moeten tijdig kunnen afmeren bij een ligplaats om te voldoen aan deze wettelijke voorschriften. Schippers kunnen daarbij kosteloos gebruik maken van één van circa 850 ligplaatsen die Rijkswaterstaat in beheer heeft. De richtlijn vaarwegen van Rijkswaterstaat, die de normering voor de inrichting van de vaarweg stelt, hanteert daarbij de norm dat er om de 2 uur varen of om de 30 kilometer ligplaatsen beschikbaar moeten zijn. Niet ieder schip vaart immers even snel.

Om te zorgen voor voldoende capaciteit zijn de overnachtingsplaatsen langs de veelgebruikte Rijksvaarwegen voorzien van een maximum ligtijd van 3x24 uur. Dit is wettelijk geregeld in zowel het Rijnvaart- als het Binnenvaartpolitiereglement (RPR en BPR). Buiten het vaargebied van RPR en BPR hebben RWS en andere vaarweg- en havenbeheerders ook ligplaatsen waar een langere maximale ligtijd geldt. In tegenstelling tot RWS zijn dit bij de andere beheerders vaak betaalde ligplaatsen.

De reden voor de ligtijdbeperking van 3x24 uur is om te voorkomen dat er op betreffende ligplaatsen te veel schepen gaan liggen voor langere tijd. Hoge bezetting met langer liggende schepen zou ertoe kunnen leiden dat schippers, die aan hun wettelijke rusttijd moeten voldoen, niet terecht

kunnen en tijdens hun reis noodgedwongen moeten door- en/of omvaren. Als schippers langer een ligplaats willen bezetten, bijvoorbeeld voor vakantiestalling, is de lijn dat een gemeentelijke haven met goede faciliteiten gezocht moet worden. Deze zijn ruimschoots aanwezig.

Het kan voorkomen dat een schip door omstandigheden langer moet liggen dan de 3x24 uur, bijvoorbeeld door ziekte. In die gevallen past RWS coulance toe en mag het schip in kwestie langer liggen. Het toepassen van coulance past bij de bevoegdheid van Rijkswaterstaat als ligplaatsbeheerder.

Proeven met langer liggen

Naar aanleiding van de motie van de leden Laçin en Postma¹ hebben er sinds het begin van 2021 op een 20-tal plekken twee proeven plaatsgevonden, waarbij binnenvaartschepen langer mochten liggen dan de toegestane maximum ligtijd van 3x24 uur. De eerste proef was bedoeld als tegemoetkoming richting de sector vanwege de nadelige effecten van de coronacrisis en vond plaats van 10 januari tot 10 april 2021. De tweede proef van 1 september tot 1 december 2021 en was vooral bedoeld ter verificatie van de eerste proef. De belangrijkste conclusie uit de proeven is dat er in beide periodes nauwelijks gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om langer te liggen. In het uitzonderlijke geval dat er wel gebruik van werd gemaakt, dan betrof het een ligtijd van maximaal 1 week. Er lijkt dus geen structurele behoefte te zijn geweest aan langer liggen. Wanneer er langer werd gelegen, leidde dat niet tot hinder voor schippers die rusttijd wilden nemen.

Beleidsmatig vervolg

Op basis van beide proeven acht ik het niet nodig het bestaande ligregime van maximaal 3x24 uur structureel uit te breiden en zal ik het BPR en het RPR niet aanpassen. Dit zou namelijk onnodig gepaard gaan met diverse juridische en praktische vraagstukken, zoals verstoring van marktwerking omdat de uitbreiding ten koste zou gaan van bezetting van betaalde, gemeentelijke ligplaatsen. Uit validatiegesprekken met de sector bleek dat de behoefte aan langer liggen vooral speelt in de vakantieperiode. Vakantiestalling is echter geen legitieme reden voor coulance of lang liggen op Rijksligplaatsen want deze ligplaatsen zijn bedoeld voor schippers om te kunnen voldoen aan de wettelijke vaar- en rusttijden. Voor vakantiestalling kunnen schippers uitwijken naar commerciële ligplaatsen in gemeentelijke havens.

Wel wil ik vanaf nu expliciet rekening houden met de behoefte van de sector aan transparantie, flexibiliteit en uniformering van de uitvoeringspraktijk. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de toegepaste coulance per ligplaats kan verschillen. Daarom zal het Ministerie van IenW, in afstemming met de sector, een afweegkader (gedragslijn) opstellen dat een duidelijk handvat biedt voor Rijkswaterstaat voor de handhaving van de 3x24 uren regel. Dit schept voor de sector een helder en uniform verwachtingspatroon, over de voorwaarden waaronder schepen langer mogen liggen.

Ambitie Coalitieakkoord

In het Coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) is afgesproken dat het kabinet zorgdraagt voor goede binnenvaartinfrastructuur, waaronder ligplaatsen. Naast het hierboven beschreven voornemen rond

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 281.

het 3 x 24 uursregime, probeer ik ook op andere manieren de ligplaatsen van Rijkswaterstaat te verbeteren en uit te breiden. Dit gebeurt o.a. door:

- een goede informatievoorziening: op vaarweginformatie.nl hebben schippers inzage in de real-time bezettingsgraad van verreweg de meeste ligplaatsen van RWS en sommige ligplaatsen van derden. Hiermee hoeft de schipper niet lang te zoeken naar een vrije ligplaats en dit levert tijdwinst, een snellere doorstroming, minder onnodige vaarbewegingen, minder uitstoot en een efficiënter logistiek proces op. Daarnaast subsidieert mijn ministerie een initiatief van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens om het ligplaatsenmanagement van gemeentelijke havens te optimaliseren en digitaliseren. Dit zorgt op termijn voor verbeterd inzicht in de beschikbaarheid van gemeentelijke ligplaatsen.
- het terugdringen van de meest urgente tekorten via de MIRT-systematiek. Waar nodig wordt de bestaande ligplaatscapaciteit uitgebreid. Om de situatie te verbeteren werken we nu al aan ca. 70 extra ligplaatsen op de Beneden-Lek, Boven-IJssel en Waal (bij Lobith). Echter, niet alle tekorten kunnen tegelijkertijd worden opgelost. Aanleg van extra ligplaatsen is een keuze die immers gezien moet worden in het licht van de grotere investeringsbehoefte in de infrastructuur.

Met de hierboven beschreven acties wil ik de komende tijd in nauw overleg met de sector aan de slag.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers