

Vergaderjaar 2011–2012

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veiligheid van de binnenvaart (Binnenvaartwet)

Nr. 67

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 november 2011

Bijgaand doe ik u toekomen het rapport «Plan van aanpak Klein Schip, een nieuw perspectief voor de FlexFleet»¹. Met de toezending van dit rapport aan uw Kamer kom ik mijn toezegging na die ik heb gedaan tijdens het AO Binnenvaart op 19 januari 2011 (Kamerstuk 30 523, nr. 49).

Tevens informeer ik u over de Nederlandse inzet voor de werkprogramma's van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de International Maritime Organization (IMO). Tot slot informeer ik u over de voortgang met betrekking tot de besteding van het resterende budget uit de Regeling Quick Wins Binnenhavens, waarbij ik tevens de motie Dijkgraaf (32 500-XII, nr. 46) betrek.

Rapport Plan van aanpak Klein Schip

Het Plan van aanpak Klein Schip is, met financiële ondersteuning van mijn ministerie, opgesteld door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) in opdracht van de brancheorganisaties Koninklijke Schuttevaaier, Kantoor Binnenvaart en Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. Doel van het plan van aanpak is de concurrentiepositie van het kleine schip structureel te verbeteren, onder andere door het stimuleren van logistieke samenwerking en technische vernieuwingen, het aanboren van nieuwe markten en het waar nodig vernieuwen van bestaande wet- en regelgeving.

Het rapport constateert dat het kleine schip weliswaar een moeilijke periode doormaakt, maar ook uitstekende kansen voor de toekomst biedt. Binnen het proces van voortgaande schaalvergroting blijft, aldus het rapport, ook behoefte bestaan aan differentiatie en specialisatie. Het rapport verwacht met name nieuwe marktkansen voor (moderne) schepen tussen 1000 en 1500 ton, aangezien dergelijke schepen over voldoende potentie beschikken om een renderende exploitatie te voeren. Recent zijn juist in dit deelsegment enkele nieuwe, duurzame schepen in de vaart

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

gekomen. Ik heb waardering voor ondernemers die ook in economisch moeilijke tijden blijven investeren in de toekomst. Voor schepen kleiner dan 1000 ton zijn de toekomstkansen minder rooskleurig. In deze categorie ziet het rapport alleen mogelijkheden voor innovatieve concepten en voor schepen die zich toeleggen op nichemarkten.

Ik ben blij met de toekomstgerichte insteek van het rapport. Ik onderschrijf het belang van een moderne, economisch vitale en duurzame binnenvaartvloot voor de Nederlandse economie. Het is aan de markt te bepalen voor welke categorieën schepen op basis van een renderende exploitatie voldoende perspectief bestaat. Terecht stelt het plan van aanpak klein schip dat marktpartijen zelf primair verantwoordelijk zijn voor het creëren van een levensvatbare toekomst voor het kleine schip. Ik onderschrijf ook het belang van de aanbevelingen die het rapport doet met betrekking tot innovatie, ondernemerschap, markttransparantie en logistieke samenwerking. Onderwerpen die voor de gehele binnenvaartvloot nadrukkelijk op de agenda van het Transitiecomité Binnenvaart staan en waarvan het rapport terecht stelt dat het aan de sector is om deze op te pakken.

Daar waar regelgeving de rentabiliteit en exploitatie van het kleine schip onnodig negatief beïnvloedt, zie ik, in lijn met het kabinetsbeleid om onnodige regeldruk te verminderen, een rol voor de rijksoverheid. Zo ben ik bereid om de voorstellen tot modernisering van de bemanningsregulering met voorrang op te pakken, opdat deze innovatie bevordert en exploitatiekosten vermindert. Per 1 januari 2011 heb ik reeds de Binnenvaartregeling gewijzigd opdat in bepaalde gevallen met minder personeel, dan wel minder gekwalificeerd personeel mag worden gevaren, dit alles uiteraard binnen de randvoorwaarden van een verantwoorde en veilige vaart. Aan de introductie van het praktijkexamen voor schipper en matroos wordt op dit moment gewerkt, hetgeen de toestroom van nieuw personeel moet vergemakkelijken.

Ook ben ik bereid om de vigerende internationale regelgeving voor technische voorzieningen opnieuw te bezien. Daartoe heb ik, naar aanleiding van de door de binnenvaartsector geuite zorg, afgelopen jaar onderzoek laten doen naar de gevolgen van het aflopen van de verschillende overgangstermijnen uit het Reglement van Onderzoek van Schepen op de Rijn (ROSR). Het onderzoek toont aan dat bestaande schepen tussen nu en 2035 op onderdelen flink zullen moeten investeren om aan de technische regelgeving voor binnenvaartschepen te blijven voldoen. Alhoewel de overgangsbepalingen voor alle binnenvaartschepen gelden, zullen de benodigde investeringen voor kleinere schepen veelal moeilijker te dragen zijn en in sommige gevallen tot versnelde bedrijfsbeëindiging kunnen leiden.

Ik heb besloten de resultaten van het onderzoek op korte termijn aanhangig te maken bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Met de andere CCR-lidstaten wil ik bezien of er alternatieven mogelijk zijn voor met name die overgangsbepalingen die hoge kosten met zich brengen. Uiteraard ben ik hierbij afhankelijk van de medewerking van de andere lidstaten en van de inzet van het Europese binnenvaartbedrijfsleven. Met betrekking tot de gevraagde verlenging van de crisishardheidsclausule kan ik melden dat in de CCR zeer recent besloten is deze, op Nederlands aandrigen, met nog een jaar, dat wil zeggen tot 1 januari 2013, te verlengen, met uitzondering van radarinstallaties.

Tevens bevat het rapport een aantal aanbevelingen voor fiscale stimuleringsmaatregelen, specifiek voor (de exploitatie van) het kleine schip. Alhoewel de Staatssecretaris van Financiën verantwoordelijk is voor fiscaliteit, kan ik in zijn algemeenheid stellen dat het kabinet niet voornemens is om voor zeer specifieke sectoren, zoals het kleine schip,

aparte fiscale maatregelen te introduceren. Los van de staatssteunaspecten die aan de verschillende aanbevelingen kleven, de mogelijke strijdigheid met communautaire regelgeving en het ontbreken van budgettaire dekking voor de kosten daarvan, passen dergelijke maatregelen niet binnen de uitgangspunten van de Fiscale Agenda die het kabinet op 14 april 2011 aan de Tweede Kamer heeft gezonden.¹ Deze uitgangspunten zijn vereenvoudiging, soliditeit en fraudebestendigheid. In dat verband streeft het kabinet naar beperking van fiscaal instrumentalisme.

Internationale werkprogramma's binnenvaart en zeevaart

Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet (31 870, nr. 6) is door mijn ambtsvoorganger toegezegd u eind 2011 nader te zullen informeren over de Nederlandse inzet voor het nieuwe werkprogramma van de CCR. Op het werkprogramma staan de onderwerpen die in de CCR de komende twee jaar worden opgepakt, inclusief prioritering. Het werkprogramma 2012–2013 zal in de plenaire vergadering van de CCR van 30 november 2011 worden vastgesteld.

Nederland heeft zich in de CCR steeds hard gemaakt voor effectieve besluitvorming en het terugdringen van onnodige regelgeving. Op initiatief van de Nederlandse delegatie heeft de CCR besloten om op het nieuwe werkprogramma alleen onderwerpen toe te laten die voorzien zijn van een deugdelijke probleemanalyse, waarbij tevens verschillende oplossingsmogelijkheden moeten worden aangegeven. Voor Nederland staat voorop dat oplossingen anders dan regelgeving de voorkeur hebben. In geval regelgeving onontkoombaar is, moet zo veel mogelijk gekozen worden voor doelregelgeving in plaats van het voorschrijven van instrumenten. Nederland heeft bedongen, dat uiteindelijke besluitvorming over regelgevingsvoorstellen alleen gebeurt wanneer tevens in een impactanalyse is voorzien. Administratieve lasten en nalevingskosten voor het bedrijfsleven spelen hierin een hoofdrol. Voor wat betreft reeds bestaande regelgeving blijft Nederland ook de komende jaren zich voluit inzetten om overbodige regelgeving zo veel mogelijk terug te dringen.

Voor het nieuwe werkprogramma heeft Nederland zelf ingezet op onderwerpen die door het (Nederlandse) bedrijfsleven zijn aangegeven als probleempunten, zoals het aflopen van overgangsbepalingen voor technische voorschriften, het gebruik van hulpmiddelen om het vrije zicht te verbeteren, een oplossing voor het probleem dat de communicatie via de marifoon moeizaam verloopt in landen waarbij de schipper de taal van het betrokken land onvoldoende machtig is, eisen aan simulatoren zodat zowel onderwijs als examens meer op de praktijk gericht kunnen worden, en modernisering van de bemanningsvoorschriften. Ook zal in het nieuwe werkprogramma, conform de wens van uw Kamer, expliciet aandacht gegeven worden aan (de gevolgen van) het ongeval met de tanker Waldhof begin 2011. Het gaat daarbij vooral om de wijze waarop een dergelijke calamiteit voorkomen kan worden, dan wel hoe de gevolgen ervan voor de scheepvaart zo veel mogelijk beperkt kunnen worden.

International Maritime Organization (IMO)

Internationale regelgeving op het gebied van de zeevaart komt tot stand in de IMO, onderdeel van de Verenigde Naties. Nederland heeft – als grote havenstaat, middelgrote vlaggenstaat en belangrijke kuststaat – grote belangen bij de internationale besluitvorming rond de zeescheepvaart. Gezien de specifieke samenstelling van de Nederlandse vloot – met relatief veel schepen in de shortsea, zware lading en natte waterbouw –

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 740, nr. 1.

vraagt dit om een actieve inbreng in de verschillende organen van de IMO teneinde het level playing field te garanderen. Het lidmaatschap van de Council stelt Nederland daarbij in de gelegenheid om invloed uit te oefenen op de strategische keuzes voor de lange termijn als ook op de prioriteiten voor de middellange termijn.

Net als in de CCR heeft Nederland ook in de IMO in de afgelopen periode geijverd voor meer strategische planvorming en voor een aanpassing van de procedures van de organisatie, onder meer met betrekking tot de manier waarop voorstellen voor nieuwe regelgeving moeten worden ingediend en worden beoordeeld. Dit heeft geresulteerd in een systematiek waarbij de organisatie duidelijker keuzes maakt voor onderwerpen die van belang zijn voor een veilige en milieuvriendelijke vaart. Tijdens de Algemene Vergadering van 21 t/m 30 november aanstaande zal het voorlopige werkprogramma van de IMO voor de periode 2012–2013 worden vastgesteld. Nederland is intensief bij de voorbereiding van dit werkprogramma betrokken geweest. Onderwerpen met bijzondere aandacht vanuit Nederland zijn onder meer:

- Luchtverontreiniging: de verdere ontwikkeling van marktmechanismen om de uitstoot van broeikasgassen (incl. CO₂) door zeeschepen te reduceren;
- Milieuverantwoord slopen van schepen: de ontwikkeling van specifieke richtlijnen vallend onder het Hong Kong Sloopverdrag;
- Piraterij: het orkestreren en coördineren van wereldwijde inspanningen om piraterij aan te pakken, onder meer door het verlenen van technische en financiële ondersteuning aan regionale initiatieven ter bestrijding van piraterij;
- Het aanpakken van overboord vallende containers: oplossingen voor dit door Nederland geagendeerde onderwerp zullen de komende twee jaar worden besproken. Vanzelfsprekend zal Nederland hieraan actief bijdragen;
- Het terugdringen van administratieve lasten: door het in kaart brengen van administratieve verplichtingen in bestaande, bindende IMO-regelgeving wordt een eerste stap gezet in het reduceren van de administratieve (over)lasten;
- Verplicht auditsysteem: in de komende periode wordt verder toegevoerd naar een verplicht auditsysteem voor IMO-lidstaten op implementatie, naleving en handhaving van door de lidstaten geratificeerde verdragen. Om de ratificatie van IMO-verdragen te bevorderen wordt daarnaast actief ingezet op technische ondersteuning aan derde landen;
- Meer doelregelgeving: hierdoor krijgt het bedrijfsleven de ruimte om met eigen oplossingen een vastgelegd doel te bereiken, waarmee het innovatieve vermogen van de sector wordt gestimuleerd. In de komende periode wordt ingezet op de ontwikkeling van doelregelgeving op het gebied van reddingsmiddelen.

Bij de voorbereiding van de Nederlandse standpunten wordt de Nederlandse maritieme sector nauw betrokken. Daar waar opportuun en mogelijk zal, in lijn met het Actieplan Zeevaart, de sector bovendien ook deelnemen aan het technische overleg in de IMO.

Quick wins binnenhavens

In mijn brief van 18 januari 2011 (30 523, nr. 48) heb ik reeds aangegeven dat ik het resterende budget van de regeling Quick Wins Binnenvaart wil inzetten voor enkele projecten die bijdragen aan de versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens met overslagfaciliteiten langs de hoofdvaarwegen. De projecten moeten aan – of in de directe nabijheid liggen van een vaarweg die tot minimaal CEMT klasse V behoort, en bij

voorkeur bijdragen aan de realisering van het, in het kader van de topsector logistiek, in ontwikkeling zijnde kernnet. De nadruk ligt op investeringen die ten goede komen aan de capaciteitsuitbreiding van containeroverslag in gebieden die op nationaal niveau als kansrijk worden gezien om het binnenvaartaandeel in de achterlandlogistiek te vergroten. Daarnaast moeten de plannen passen in de gebiedsagenda van de betreffende regio.

Ik ben inmiddels, in samenspraak met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, gestart met de uitvraag om te komen tot een klein aantal projectvoorstellen die aan de criteria voldoen. De criteria en de procedure zijn gepubliceerd op de website van mijn ministerie. In de meicirculaire 2012 van het Gemeentefonds zal het definitieve budget en het maximumbedrag per uitkering bekend worden gemaakt.

Motie Dijkgraaf

Naar aanleiding van de motie Dijkgraaf (32 500-XII, nr. 46) heb ik provinciale en regionale besturen verzocht een inventarisatie uit te voeren naar de beschikbare openbare laad- en losvoorzieningen in de betreffende provincie of regio. Uit de ontvangen resultaten kunnen de volgende conclusies worden getrokken. In algemene zin blijkt dat in de havens langs de hoofdvaarwegen het aantal beschikbare kades stabiel blijft en dat de logistieke bestemming ook geborgd is in het bestemmingsplan. In de regio Twente, de regio Arnhem-Nijmegen en de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg is zelfs sprake van uitbreiding van kadecapaciteit, met name dankzij gehonoreerde projecten uit de Quick Win regeling. In de provincie Zeeland is voor een vijftal kades een andere bestemming voorzien zonder dat er zekerheid is over compensatie.

Het is aan de decentrale overheden om te beslissen of het behoud van de logistieke functie van een loskade al dan niet moet prevaleren boven andere bestemmingen. Ik zal de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) daarom informeren over de resultaten van de inventarisatie. De NVB kan met de betreffende provincies en gemeenten in overleg treden over het behoud van lokale overslagcapaciteit.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus