

Vergaderjaar 2010–2011

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 292<sup>1</sup>**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2010

Hierbij zend ik u het verslag van de informele Transportraad van 15-16 september 2010 in Antwerpen. Tijdens deze bijeenkomst is gesproken over de vraag hoe kust -en binnenvaart meer geïntegreerd kunnen worden in de logistieke keten. Dit thema is in twee sessies besproken.

De eerste sessie had als titel: « A blue belt<sup>2</sup> for competitive waterborne transport in the EU internal market».

Commissaris Kallas benoemde tijdens deze sessie een aantal van zijn speerpunten voor het vervoer over water: schoner maken van zee- en binnenvaart, versterking van de infrastructuur en één maritieme ruimte zonder grenzen. Havens en logistieke knooppunten spelen een belangrijke rol in de aanstaande herziening van het TEN-T beleid. Volgend jaar zal Commissaris Kallas komen met een mededeling over de sociale aspecten en de concurrentiekracht van het maritieme transport. Tenslotte ging Commissaris Kallas ook in op de IMO-afspraken over zwavel. Hij gaf aan dat op deze afspraken niet teruggekomen kan worden, al moet nog veel worden gedaan om een goede implementatie te verzekeren en te zorgen dat door de stijging van de brandstofkosten voor de zeevaart geen modal backshift optreedt. Ook moet de verschillende normstelling voor Noord- en Zuid-Europa opnieuw tegen het licht worden gehouden.

Ik heb mijn steun betuigd voor een Europese maritieme ruimte zonder grenzen dat het intra-Europees kustvervoer (short sea shipping) aantrekkelijker, efficiënter en meer concurrerend moet maken door het schrappen en vereenvoudigen van administratieve procedures, in het bijzonder de douaneformaliteiten. Ik heb tevens bepleit dat de binnenvaart een meer prominente en permanente plaats verdient op de Brusselse agenda. Ik heb de Commissie dan ook opgeroepen om te komen met een nieuw Europees actieplan voor de binnenvaart (Naiades II). Daarnaast zouden wij mijns inziens een extra impuls moeten geven aan de ontwikkeling van de binnenvaart bij de uitvoering van het TEN-T beleid. Voor de aanpak van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de zeevaart heb ik aangegeven dat Nederland streeft naar

<sup>1</sup> Het eerder onder Kamerstuknummer 21 501-33, nr. 292 is herdrukt onder Kamerstuknummer 21 501-30, nr. 237.

<sup>2</sup> Het Belgische EU voorzitterschap verstaat onder het concept «blue belt» een interne markt waar de scheepvaart vrij kan opereren en veiligheid en milieubescherming worden verzekerd door integraal toezicht.

een besluit in IMO in 2011, dat gericht is op marktconforme maatregelen. Indien IMO in gebreke blijft, moet de Europese Unie zich op andere mogelijkheden bezinnen. Tenslotte heb ik aandacht gevraagd voor het feit dat schepen bij afvaart uit een EU-haven naar een derde land niet verplicht zijn afval af te geven. Ik heb de Commissie opgeroepen hier aandacht aan te besteden bij de herziening van de huidige richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen.

In de tafelronde brachten de lidstaten verder de volgende punten naar voren:

- Het vergroten van de kansen van short sea shipping in het intra-EU verkeer via het blue belt concept kreeg brede steun.
- Hoewel de brandstofkosten fors zullen oplopen, wensen lidstaten niet terug te komen op de IMO-beslissingen over zwavelreductie.
- Het gebruik van LNG als scheepsbrandstof verdient extra aandacht.
- Voor de aanpak van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de zeevaart is een sterke voorkeur voor een mondiale aanpak. Indien het niet mogelijk zou zijn in IMO een resultaat te bereiken, moet de EU de voor- en nadelen van andere mogelijkheden in kaart brengen.
- Bij de herziening van de TEN's moeten multimodale knooppunten (inclusief havens) versterkte aandacht krijgen.
- Tijdens het Hongaarse Voorzitterschap (eerste helft 2011) zal gesproken worden over de versterking van de rol van de binnenvaart (evaluatie en follow-up van Naiades).

De tweede sessie was getiteld: «Blue lanes with ports – key nodes for co-modality within the logistics chain in the EU internal market». Commissaris Kallas pleitte tijdens deze sessie voor een eenvoudig en voorspelbaar aansprakelijkheidsregime. Ook gaf hij aan dat havens een belangrijke knooppuntfunctie vervullen en dat zij de interoperabiliteit tussen de modaliteiten mogelijk moeten maken. Gezien de belangrijke rol van havens in de logistieke keten, zijn mededingingsaspecten van belang. De Commissie zal dan ook komen met richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens.

Van Nederlandse zijde is een pleidooi gehouden voor de ondertekening en ratificatie van de Rotterdam Rules. Tevens is benadrukt dat de verbetering van de aansluiting van havens op de achterlandverbindingen en het wegnemen van belemmeringen in de maritieme toegang speerpunten dienen te zijn van het toekomstige TEN-T beleid. De Commissie is opgeroepen om te komen met eenduidige richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens. Tenslotte is aangegeven dat een gemeenschappelijke uitkomst dringend nodig is voor de problemen waarmee de bruine vloot (traditionele zeilschepen) zich geconfronteerd ziet.

In de tafelronde brachten de lidstaten verder de volgende punten naar voren:

- Er is behoefte aan een mondiaal aansprakelijkheidsregime. De Rotterdam Rules bieden daartoe veel potentieel.
- Havenontwikkeling moet centraal staan bij de herziening van het TEN-T beleid.
- Richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens zijn dringend nodig. Evenals richtsnoeren voor de toepassing van milieuregels (Natura 2000).

Tot slot heb ik en marge van de informele Transportraad gesproken met de Duitse Staatssecretaris voor transport (de heer Bomba) over de Betuweroute, zoals toegezegd tijdens het AO van 14 september 2010. Ik heb hem de vraag voorgelegd of de afspraken over het tijdpad van de

aanleg van het derde spoor, zoals vastgelegd in het Memorandum of Understanding uit 2007, nog steeds staan. Hierop is van Duitse zijde aangegeven dat deze afspraken onverkort gelden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings