

Vergaderjaar 2015–2016

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 94**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2015

Tijdens het algemeen overleg met de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu op 5 november jl. heb ik een aantal zaken toegezegd, te weten:

- inzicht te verschaffen in de stand van zaken en inzet van Nederland ten aanzien van de versoepeling van eisen aan de binnenvaart door de CCR;
- een afschrift toe te zenden van de brief aan de Stichting voor Gedupeerde Beroepszeil-schippers, in het kader van de afspraken met Denemarken;
- De Kamer te informeren over de betrokkenheid van gemeente en provincie bij de vaargeul Holwerd;
- de mogelijkheid te bezien om het ILT-toezichtsrapport over KIWA openbaar te maken, en
- uit te zoeken hoe het zit met de afstemming tussen de openingen van de bruggen op Voorne-Putten.

Het afschrift van de brief aan de Stichting voor Gedupeerde Beroepszeil-schippers is als bijlage bij deze brief gevoegd<sup>1</sup>. Of, en zo ja, in hoeverre, het rapport over KIWA openbaar kan worden gemaakt vergt een zorgvuldige beoordeling in het licht van de Wet openbaarheid van bestuur. Bij deze beoordeling worden ook de belangen van betrokkenen in acht genomen. Dit proces is nog niet afgerond. Ik zal u zo spoedig mogelijk maar in ieder geval binnen zes weken over mijn beslissing informeren. Aan de andere toezeggingen wil ik in het vervolg van deze brief invulling geven. Tevens wil ik van de gelegenheid gebruik maken u te informeren over de mogelijkheden voor WIFI op sluizen en over het project Maritime Single Window.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

## Eisen aan de binnenvaart door de CCR

Onderstaand schets ik de achtergrond en de stand van de technische eisen voor binnenvaartschepen, zoals toegezegd. Om u daarnaast in bredere zin te informeren over de inzet van Nederland in de CCR, stuur ik u hierbij ook het document «Balans van het Nederlands voorzitterschap van de CCR 2014–2015» toe<sup>2</sup>.

### De reglementen

Er zijn twee reglementen voor technische eisen aan binnenvaartschepen. Beide reglementen worden in het normaal spraakgebruik over het algemeen aangeduid als «de CCR eisen». Dit is echter enigszins misleidend, omdat zij niet exclusief in de CCR tot stand komen. Het gaat om:

- Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), en
- Bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG, van de Europese Unie.

De reglementen zijn inhoudelijk nagenoeg identiek. Schepen kunnen aantonen aan een van beide reglementen te voldoen door middel van een Certificaat van Onderzoek (ROSR) of een communautair certificaat (Richtlijn 2006/87). Het ROSR is door de CCR vastgesteld voor de Rijn, de Waal en de Lek. Richtlijn 2006/87 geldt in feite voor alle binnenwateren, ook voor de Rijn de Waal en de Lek. In het kader van de richtlijn worden deze wateren aangeduid met «Zone R».

Beide reglementen erkennen elkaars certificaten. Dit wil zeggen dat een schip met een Certificaat van Onderzoek ook op wateren mag varen die onder de richtlijn vallen. Schepen met een communautair certificaat mogen eveneens varen op de Rijn, de Waal en de Lek, als zij een aantekening «Zone R» op hun certificaat hebben.

Beide reglementen kennen overgangsbepalingen. Dat wil zeggen dat een datum wordt bepaald waarop bestaande schepen ook aan nieuwe technische eisen moeten voldoen. De overgangstermijnen zijn in het ROSR en richtlijn 2006/87 hetzelfde voor schepen die willen varen op de Rijn, de Waal en de Lek (of Zone R, zoals de richtlijn zegt). Voor schepen die niet op deze wateren varen, zijn de overgangstermijnen over het algemeen tien jaar langer. Schepen die hiervan gebruik maken mogen dus niet varen op bovengenoemde wateren.

Het systeem van reglementering zoals hierboven beschreven, zal in de komende jaren ophouden te bestaan. De CCR en de EU hebben geconstateerd dat het wenselijk is om slechts één volledig geharmoniseerd technisch reglement op te stellen. Dit reglement is inmiddels gereed en staat bekend onder de naam ES-TRIN.<sup>3</sup> Zowel de EU als de CCR werken nu aan een juridisch instrument waarin slechts naar ES-TRIN zal worden verwezen. De Europese richtlijn die richtlijn 2006/87/EG zal vervangen, zal naar verwachting onder Nederlands EU-voorzitterschap worden vastgesteld. De aanpassing van het ROSR door de CCR zal gelijktijdig volgen.

Om ES-TRIN in de toekomst te onderhouden is het Comité CESNI opgericht. In dit comité hebben alle lidstaten van de CCR en de EU zitting en stemrecht.

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>3</sup> European Standard Technical Requirements Inland Navigation.

Hiermee worden de technische eisen aan binnenvaartschepen in Europa volledig geharmoniseerd. Bestaande rechten blijven echter gehandhaafd. Overgangstermijnen voor de Rijn, de Waal en de Lek blijven gelijk. De overgangstermijnen voor schepen die niet op deze wateren varen, zullen eveneens 10 jaar langer blijven.

#### De technische eisen zelf

De technische eisen van de CCR en de EU gelden al vele tientallen jaren. Oorspronkelijk was het zo dat wanneer een nieuwe technische eis in het reglement werd opgenomen, deze eis slechts gold voor schepen die vanaf dat moment nieuw werden gebouwd.

Aan deze systematiek kwam in 2003 een einde. Om de binnenvaartvloot een veiligheids- en duurzaamheidsimpuls te geven, besloten de lidstaten van de CCR<sup>4</sup> om voor elke technische eis een datum te bepalen waarop ook bestaande schepen aan deze eis moesten voldoen. De data bij de verschillende eisen werden bepaald aan de hand van een uitgebreid onderzoek van het Duitse Versuchsanstalt für Binnenschiffbau uit 2001. De overgangstermijnen die uiteindelijk zijn vastgesteld, zijn eveneens opgenomen in richtlijn 2006/87/EG. Zij hadden de instemming van alle CCR en EU-lidstaten, maar ook van de internationale branche-organisaties in de binnenvaart.

Naarmate de afloop van de eerste serie overgangstermijnen (2010) dichterbij kwam, werd echter duidelijk dat het met name voor veel oudere schepen technisch zeer moeilijk of buitengewoon duur was om aan de nieuw opgelegde technische eisen te voldoen. Toen vanaf 2008 de crisis in de binnenvaart om zich heen greep, vreesden de branche-organisaties dat de technische eisen aan veel ondernemers het laatste duwtje zouden geven richting faillissement.

#### Mijn inzet en internationaal draagvlak

Al sinds de eerste geluiden vanuit de sector het ministerie bereikten, is mijn inzet geweest de binnenvaartsector tegemoet te komen. Dit heeft in eerste instantie geresulteerd in de zgn. crisishardheidsclausule, waarmee scheepseigenaren nog maximaal zeven jaar extra uitstel konden krijgen van de eisen waarvan de overgangstermijn in 2010 afliep. Nederland was in internationaal verband echter lange tijd de enige lidstaat die het probleem onderkende. De crisishardheidsclausule kon in 2011 met maximaal één jaar worden verlengd, maar over verdere verlenging viel absoluut niet te praten. Over het opnieuw aan de orde stellen van de technische eisen zelf al helemaal niet. Dat besluit was immers met instemming van iedereen en na uitgebreid onderzoek genomen.

Om de overige lidstaten ervan te overtuigen dat er wel degelijk een probleem was met de technische eisen, heeft Nederland in 2010 en 2011 uitgebreid onderzoek laten verrichten naar de gevolgen van de nieuwe technische eisen. Dit onderzoek is in het najaar van 2011 naar de CCR gestuurd.<sup>5</sup> Het onderzoek omvatte alle bepalingen waaraan sinds 2003 een overgangstermijn was verbonden. Naar aanleiding van dat onderzoek heeft de CCR het onderwerp «overgangsbepalingen» op de agenda gezet.

Al bij het begin van het Nederlands voorzitterschap van de CCR in 2014 heb ik aangekondigd de vermindering van regels als prioriteit te hebben.

<sup>4</sup> België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland.

<sup>5</sup> «Onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart», KlipusV Organisatie-advies, 4 augustus 2011.

Medio 2014 heeft de CCR besloten voor een aantal bepalingen uitstel van inwerkingtreding te verlenen. Hierover heb ik uw Kamer in medio 2014 en begin 2015 schriftelijk geïnformeerd.<sup>6</sup> In deze brieven gaf ik aan dat het uitstel en het verdere onderzoek zich tot een kleine vijftien bepalingen zou beperken. Deze bepalingen zijn ook specifiek genoemd. Ten aanzien van andere bepalingen waarvan de overgangstermijn in 2010 of 2015 is afgelopen zal ik geen actie meer ondernemen. Hiervoor is in de CCR noch in de EU enig draagvlak bij andere lidstaten.

#### Stand van zaken

Ik heb van het begin af aan actief gezocht naar definitieve oplossingen voor bovengenoemde probleembepalingen. Over de voorlopige resultaten heb ik uw Kamer geïnformeerd in mijn brief van 16 oktober 2015. Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de geluidsnormen op binnenvaartschepen en begin 2016 zal in CESNI een aanvang worden genomen met de discussie over een definitieve oplossing. Hetzelfde geldt voor de eisen aan autokranen. Naar verwachting kan ik ook begin 2016 het onderzoek naar de elektrische installaties afronden, waarna ook op dit punt concrete voorstellen naar CESNI kunnen worden gestuurd. De inzet van Nederland komt tot stand in nauwe samenwerking met de brancheorganisaties is de binnenvaart.

België en Frankrijk hebben inmiddels onderzoek gedaan naar de normering van bijboten en de doorsnede van ontluchtungsleidingen. Deze analyses kunnen begin 2016 door CESNI worden besproken. Ik zal de branche-organisaties uitnodigen op deze analyses te reageren. Indien nodig zal ik hun inbreng naar voren brengen in de discussies in CESNI.

Het doel is om voor 1 januari 2020 definitieve oplossingen te hebben gevonden voor die bepalingen waarvan de inwerkingtreding werd uitgesteld. Daaraan zal in CESNI onverminderd hard worden gewerkt.

Het eerdergenoemd onderzoek uit 2011 identificeert ook een aantal knelpunten bij bepalingen waarvan de overgangstermijnen in 2035 respectievelijk in 2041 aflopen. Het betreft hier onder andere een aantal eisen aan verblijven, de breedte van de gangboorden, de plaats van het aanvaringsschot en het voorschip met ankernissen. Omdat deze bepalingen pas vanaf 2035 in werking treden, vindt hierop nu nog geen actie plaats. Ik zal er echter voor zorgen dat onderzoek naar deze bepalingen en naar oplossingen voor mogelijke knelpunten ruim op tijd ter hand wordt genomen. Dit om te voorkomen dat we in de aanloop naar 2035 in een soortgelijke situatie belanden.

#### **Vaargeul Holwerd**

Ten aanzien van de Veerverbinding tussen Holwerd en Ameland is enerzijds een Open Planproces ingericht tussen partijen om de vertragingproblematiek te bespreken. Anderzijds is er een jaarlijkse cyclus, waarin de concessiehouder verplicht is overleg te voeren over het conceptvervoerplan voor het volgende dienstregelingsjaar en dit aan de stakeholders voor advies en ter goedkeuring aan lenM voor te leggen. lenM toetst of inderdaad overleg is gevoerd en advies is gevraagd, en of er zwaarwegende redenen zijn aangevoerd waarom die adviezen eventueel niet zijn overgenomen.

---

<sup>6</sup> Zie de brieven van 26 mei 2014 (Kamerstuk 31 409, nr. 61) en 14 januari 2015 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 51).

Ik kan u over de betrokkenheid van stakeholders in het Open Planproces het volgende melden. Om oplossingsrichtingen voor de vertragingproblematiek te onderzoeken hebben lenM, Wagenborg Passagiersdiensten en de gemeente Ameland als grootste belanghebbenden een Open Planproces ingericht en een procesbegeleider aangesteld. Indien andere partijen aangeven betrokken te willen worden, is daartegen vanuit mijn ministerie geen bezwaar en indien gewenst, zal ik dit ook inbrengen bij het Open Planproces.

De betrokkenheid van stakeholders bij de totstandkoming van het vervoerplan, inclusief dienstregeling is als volgt georganiseerd. Zowel de betrokken gemeenten, als de provincie Friesland en de consumentenplatforms hebben zwaarwegend adviesrecht en kunnen daarmee invloed uitoefenen op de concessie. In april 2015 is een bijeenkomst belegd, waarin de procedures zijn besproken en de inspraakmogelijkheden zijn toegelicht.

Afgelopen zomer is vanuit lenM het initiatief genomen tot overleg over het conceptvervoerplan 2016, onder meer met de betrokken gemeenten, de provincie Friesland en Wagenborg Passagiersdiensten. De gemeenten Ameland en Dongeradeel en de provincie Friesland hebben tijdens deze bijeenkomst opmerkingen gemaakt bij het conceptvervoerplan en deze opmerkingen zijn ook verwerkt, alvorens het definitieve vervoerplan 2016 ter goedkeuring aan lenM voor te leggen.

### **Afstemming tussen brugopeningen Voorne-Putten**

Ik heb toegezegd uit te zoeken hoe het zit met de afstemming tussen de openingen van de bruggen op Voorne-Putten. Om de bereikbaarheid van het eiland te garanderen, is in een bestuurlijke overeenkomst vastgelegd dat niet alle bruggen op hetzelfde moment open gaan. Zo mag bijvoorbeeld tijdens brugopening van Spijkenisserbrug, de Hartelbrug niet geopend worden. Op die manier is er altijd een oeververbinding beschikbaar.

### **Wi-Fi op sluizen**

Naar aanleiding van het AO scheepvaart van 23 juni (Kamerstuk 31 049, nr. 89) heb ik toegezegd na te gaan welke mogelijkheden ik zie voor Wi-Fi op sluizen. Ik onderzoek in samenwerking met de sector en de stichting Binnenvaart Netwerkdiensten (SBN) op welke sluizen en objecten van Rijkswaterstaat, binnen de vigerende (budgettaire) randvoorwaarden, Wi-Fi voor de Binnenvaart (eventueel inclusief de recreatietoerwaart) kan worden aangeboden. Ik kijk hierbij zowel naar opties voor de korte termijn, als naar opties voor de lange termijn, bijvoorbeeld in de vorm van een meerjarig uitrolprogramma.

Voor de sluiscomplexen Kreekrak, Krammer en Volkerak zie ik mogelijkheden en onderneem ik stappen om voor het einde van 2015 Wi-Fi te realiseren. Ik verwacht u medio 2016 meer duidelijkheid te kunnen geven over het lange termijn perspectief. Onder andere in het kader van het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) is op de Prinses Beatrixsluizen, de Prins Bernardsluizen en op de overnachtingshavens Haafden, IJzerdoorn en Lobith, al eerder Wi-Fi voor de Binnenvaart aangelegd.

### **Maritime Single Window**

Tijdens de begrotingsbehandeling is op vraag van uw Kamer kenbaar gemaakt dat Nederland tijdens het EU Voorzitterschap met een hoog

ambtelijke bijeenkomst inzet op het (her)stimuleren van Short Sea Shipping. Nederland organiseert dit maritieme event op 15 februari 2016, op de centrale EU Voorzitterschap locatie in Amsterdam, direct naast het Scheepvaartmuseum. Doel van de bijeenkomst is het identificeren van obstakels die potentiële groei van de EU kustvaart verhinderen, zodat Europese maritieme directeuren en stakeholders uit de sector aan kunnen geven welke belemmeringen aangepakt moeten worden om de interne markt van het EU kustvervoer verder te stimuleren. Nederland zal hiertoe in workshops de kansen in beeld brengen op het gebied van succesvolle praktijkvoorbeelden van de sector, aantrekkelijke EIB financiering voor duurzame scheepsinvesteringen en de interactie tussen kustvaart en ruimtelijke ordening op zee, zoals de aanleg van windmolenparken. Ook zal aandacht worden besteed aan het Maritiem Single Window (MSW), waarbij toekomstgericht zal worden gekeken naar de voordelen van digitalisering van meldingsprocedures in één elektronisch loket voor het efficiënt functioneren van de EU interne markt voor de Europese kustvaart.

Wat dit laatste onderwerp betreft dienen conform de Europese richtlijn 2010/65/EU alle lidstaten één elektronisch loket (Maritiem Single Window) aan te bieden voor verplichte meldingen van schepen die aankomen of vertrekken uit havens van lidstaten. Doel is lagere administratieve lasten en vereenvoudiging van meldingsprocedures. Dit project past ook in de ambitie van het kabinet om met de Topsector Logistiek de digitalisering van de logistieke keten te versterken. Beoogde inwerkingtreding was 1 juni 2015. Nederland heeft net als veel andere Europese lidstaten deze deadline niet gehaald. In Nederland bleek de complexiteit van de integratie met bestaande systemen groot. Het loket raakt immers niet alleen RWS, Douane en de Koninklijke Marechaussee bijvoorbeeld, die meldingen moeten ontvangen, maar ook de systemen van de havens die meldingen moeten doorgeven. Bovendien heb ik er samen met de betrokken partijen voor gekozen om het MSW een aantal extra processen van de Douane te laten ondersteunen. Op dit moment is het MSW gereed om te testen. In de loop van volgend jaar zal het Single Window gefaseerd in werking treden. Ik heb hierover overleg met betrokken partijen zoals de scheepvaart- en havenbedrijven.

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