

Vergaderjaar 2009–2010

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 290**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 september 2010

Hierbij zend ik u informatie over de informele Transportraad van 15–16 september 2010 in Antwerpen. Tijdens deze bijeenkomst zal worden gesproken over de wijze waarop kust- en binnenvaart meer geïntegreerd kunnen worden in de logistieke keten. Het Belgische Voorzitterschap zal op basis van dit debat enkele conclusies formuleren (Voorzitterschapsconclusies). Er zullen geen formele besluiten worden genomen. Hieronder vindt u in het kort een aantal aandachtspunten die ik tijdens de informele Raad naar voren wil brengen.

Ik ben verheugd dat het Belgisch Voorzitterschap het onderwerp kust- en binnenvaart op de agenda heeft gezet. Nederland heeft met circa 5 000 schepen niet alleen de grootste binnenvaartvloot van Europa (ongeveer 50% van de West-Europese vloot), maar ook de modernste. Op het gebied van kustvaart, dat zo'n 40 procent van het goederenvervoer in West-Europa voor zijn rekening neemt, staat Nederland op de derde plek.

Vervoer over water levert een belangrijke bijdrage aan een duurzaam vervoerssysteem. In dit licht zal ik voor de binnenvaart aandringen op een nieuw Europees actieplan (Naiades II). Dat moet een structureel vervolg geven aan de eerdere inspanningen met betrekking tot de binnenvaart en het aandeel daarvan in het Europese vervoer doen stijgen. Een binnenvaartschip is ongeveer twee tot driemaal energie-efficiënter dan een vrachtauto die hetzelfde vervoert. Dit neemt niet weg dat de milieuprestaties van schepen blijvend aandacht behoeven. Een interessante ontwikkeling die ik in dat verband onder de aandacht wil brengen is het gebruik van schone brandstoffen als LNG, waarmee sinds enige tijd enkele projecten in Nederland lopen.

Wat de kustvaart betreft werkt de Europese Commissie aan de totstandkoming van een Europese ruimte zonder grenzen. Doel hiervan is de kustvaart aantrekkelijker, efficiënter en concurrerender te maken door een aantal administratieve procedures te schrappen of te vereenvoudigen. Ik ben hier groot voorstander van. In dit kader vormt het recent aangenomen

voorstel inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens een goede stap vooruit. De richtlijn vereenvoudigt de administratieve procedures voor schepen bij aankomst in of vertrek uit de havens van de lidstaten, onder meer door de invoering van elektronische informatieoverdracht en door rationalisering en standaardisering van de meldingsformaliteiten.

Voor een betere integratie van de kust- en binnenvaart in de logistieke keten dient te worden ingezet op een snelle introductie van digitale informatie-uitwisseling. Goed werkende IT-systemen van alle belanghebbenden moet leiden tot betere beschikbaarheid van informatie over de logistieke keten. Ten behoeve van de digitale aansluitingen tussen binnenvaart, kustvaart en zeevaart zou de integratie van RIS (River Information System) en e-Maritime als aandachtspunt in Naiades II opgenomen moeten worden.

Daarnaast is voor een betere aansluiting tussen het vervoer over land en over water een multi-modaal transportcontract en aansprakelijkheidsregime wenselijk. Mede dankzij de Nederlandse inzet is met de ondertekening van de zogeheten «Rotterdam Rules» een belangrijke stap in deze richting gezet. Dit VN-verdrag zorgt er voor dat bij het vervoer van goederen over zee met daaraan voorafgaand of aansluitend een traject over land geen aparte contracten meer nodig zijn. Bovendien maakt het verdrag de ontwikkeling van e-commerce (digitaal handelssysteem) in het zeevervoer mogelijk, waardoor de administratieve lasten en de kosten afnemen. Ik zal de lidstaten tijdens de informele Transportraad oproepen om de Rotterdam Rules zo spoedig mogelijk te ondertekenen.

Havens vervullen een spilfunctie in de aansluiting tussen de verschillende transportmodaliteiten. Om havens hun knooppuntfunctie in de logistieke keten zo optimaal mogelijk te laten vervullen, zijn vooral twee zaken nodig: eerlijke en efficiënte marktwerking en optimale multimodale achterlandverbindingen. Vanwege het grote belang van havens als logistieke knooppunten en de rol van de private sector om havens te ontwikkelen en te optimaliseren, ben ik van mening dat de Europese Unie goede voorwaarden moet scheppen voor eerlijke en efficiënte marktwerking. Ik zal daarom het Nederlandse pleidooi herhalen voor heldere richtsnoeren met betrekking tot staatssteun. Tevens zal ik de belangrijke rol benadrukken die de grote Nederlandse zeehavens hebben als toegangspoort tot het Trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Het TEN-T beleid zal zich onder meer moeten richten op het wegnemen van belemmeringen in de maritieme toegang tot die havens en verbetering van de achterlandverbindingen.

Hoewel de herziening van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen niet op de agenda staat wil ik de problematiek onder de aandacht brengen van schepen die naar niet-EU landen vertrekken en thans niet al hun scheepsafval in een EU haven hoeven af te geven. Ik zal de Europese Commissie oproepen de mogelijkheden voor aanscherping van de richtlijn te onderzoeken.

Tenslotte zal ik de gelegenheid aangrijpen om bij de Europese Commissie nogmaals aan te dringen op een besluit met betrekking tot de problematiek rond de traditionele zeilvloot (bruine vloot).

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