

Vergaderjaar 2021–2022

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 351**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2022

### **Inleiding**

Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een consortium van onderzoeksbureaus Panteia en Ecorys een onderzoek uitgevoerd naar de economische effecten van smart shipping. Dit onderzoek tracht te becijferen in hoeverre en op welke manier (deels) geautomatiseerd varen bijdraagt aan de concurrentiepositie van de binnenvaartsector.

Smart shipping heeft tot doel de binnenvaartsector onder meer duurzamer en concurrerder te laten opereren. Het rapport onderschrijft dat smart shipping kan bijdragen aan een betere concurrentiepositie voor de binnenvaart. Ook kunnen smart shipping-toepassingen bijdragen aan verdere verduurzaming van de sector. Tijdens een bijeenkomst met relevante stakeholders uit de binnenvaartsector is het onderzoek zo goed mogelijk vanuit de praktijk gevalideerd.

### **Samenvatting onderzoeksrapport**

In binnen- en buitenland wordt door overheden aan smart shipping gewerkt op basis van de veronderstelling dat (deels) geautomatiseerd varen bijdraagt aan de veiligheid, duurzaamheid en concurrentiepositie van de binnenvaartsector. Tegen deze achtergrond heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de economische effecten van smart shipping laten onderzoeken en kwantificeren.

In het rapport zijn daartoe verschillende scenario's doorgerekend, die uitgaan van een toenemende mate van automatisering bij het varen met binnenvaartschepen. Voor elk van deze scenario's zijn de kosten en baten voor de overheid, de transport economie, de binnenvaartsector en de maatschappij als geheel in kaart gebracht.

Hoewel toekomstige ontwikkelingen een onzekerheidsmarge met zich meebrengen, is op basis van het rapport een positief economisch effect van smart shipping onmiskenbaar aan te tonen voor wat betreft de exploitatie van binnenvaartschepen en de effecten voor de maatschappij als geheel.

De baten van smart shipping vallen in belangrijke mate bij de scheepseigenaar door verbeterde efficiëntie en omdat deze kan besparen op personeel en brandstof. Maatschappelijke baten komen tot uitdrukking door teruggedrongen emissies en verbeterde arbeidsefficiëntie aan boord, die de verbetering van de modal shift faciliteert. Het aanpassen van regelgeving wordt door het onderzoek als randvoorwaardelijk beschouwd voor een succesvolle introductie van smart shipping.

### **Validatie**

Tijdens een validatie-bijeenkomst met relevante stakeholders uit de binnenvaartsector<sup>1</sup> in januari 2022 werden de uitkomsten van het onderzoek over het algemeen onderschreven. Stakeholders waren het erover eens dat de overheid een proactieve rol aan moet nemen om experimenten en geleidelijke invoer van smart shipping op de vaarweg mogelijk te maken.

Tijdens het symposium plaatsten de stakeholders de volgende opmerkingen bij het onderzoeksrapport:

1. Technologie om autonoom sluizen en bruggen te passeren en af te meren is op dit moment onvoldoende ontwikkeld en zal pas op de middellange tot lange termijn kunnen worden ingezet.
2. De mate waarin smart shipping bijdraagt aan reductie van personeel verschilt per situatie (soort schip, wijze van exploitatie). De meeste stakeholders zien vooral voordelen ten aanzien van veiligheid en gemak en men vindt het belangrijk dat alle schippers de mogelijkheid hebben om hierin mee te delen.
3. De geschatte baten en lasten zijn nu beperkt tot Nederlandse binnenvaartschepen en Nederlands grondgebied. Andere (Rijn)landen hechten steeds meer waarde aan de ontwikkeling van smart shipping. Dit kan ertoe leiden dat de toepassing van smart shipping in een stroomversnelling terecht komt. Enkele stakeholders merkten op dat de markt minder behoudend is dan in het rapport wordt gesuggereerd.
4. Marktpartijen geven aan dat investeren pas zinvol is wanneer duidelijkheid wordt verschaft over de wettelijke toelaatbaarheid van bepaalde toepassingen. Ook hier geeft men aan dat regelgeving randvoorwaardelijk is.
5. Een aantal stakeholders wijst op het belang van pilotprojecten om zowel fabrikanten als vaarwegbeheerders kennis op te laten doen met nieuwe toepassingen.
6. Stakeholders geven tot slot aan dat smart shipping ook de vervoersstromen op kleine vaarwegen een nieuw leven in kan blazen.

### **Vervolg**

Het onderzoek, aangevuld met de visie van de betrokken stakeholders, onderschrijft het staande beleid op het gebied van smart shipping en het voornemen om meer experimenten mogelijk te maken om (op termijn) smart shipping-toepassingen op de vaarweg toe te kunnen laten. Zo werkt het ministerie aan een aanpassing van de regelgeving om schepen onder

---

<sup>1</sup> De validatie-bijeenkomst werd georganiseerd door het Nederlands Forum Smart Shipping (Smash!) en werd bijgewoond door branche-organisaties, fabrikanten en (beoogde) gebruikers van smart shipping-toepassingen.

voorwaarden met een verminderde bemanning te laten varen, mits de veiligheid en de doorstroming voor andere vaarweggebruikers gewaarborgd blijft.

Ik zal uw Kamer blijven informeren over de ontwikkelingen.

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