

Vergaderjaar 2021–2022

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 338

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 november 2021

Op 24 november 2021 vindt het Commissiedebat Maritiem plaats. Graag informeer ik u over de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken. Als eerste worden milieu en klimaat gerelateerde onderwerpen behandeld, gevolgd door een aantal aanvullende onderwerpen over de zeevaart en binnenvaart en vaarwegen. Daarnaast bent u separaat geïnformeerd over de Natuurcompensatie Voordelta, het OVV rapport Damsterdijk, de voortgang met betrekking tot containerverlies MSC Zoë en de Klimaataanpak zeevaart.

Milieu en klimaat gerelateerde aangelegenheden

Green deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

Sinds de ondertekening op 11 juni 2019 wordt door de rijksoverheid en de betrokken partijen uit de maritieme sector constructief samengewerkt aan de implementatie van de afspraken uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (Green Deal). De meest recente stand van zaken levert het volgende beeld op.

Op 30 januari 2021 is de «Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025» opengesteld. Op basis van deze regeling is de komende jaren subsidie beschikbaar voor exploitanten van binnenvaartschepen om een stap te maken richting schonere energie, bijvoorbeeld door het plaatsen van een schone motor. De regeling voor motoren voorziet duidelijk in een behoefte en het voor dit jaar beschikbare budget is daarom verhoogd met € 2 mln. tot een bedrag van € 6,9 mln. Daarnaast is in internationaal verband, door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), onderzoek afgerond naar een robuuste financierings-systematiek voor de verduurzaming van de Europese binnenvaart. Uw Kamer wordt begin 2022 geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek en de besluitvorming door de CCR over het vervolgtraject. De

onderzoeken wijzen uit dat er een grote financiële opgave ligt om de verduurzamingsdoelstellingen te halen. Dit kan mogelijk oplopen tot een investeringsbedrag van € 10 miljard indien vooral ingezet zou worden op grootschalig gebruik van zero-emissie-technieken zoals batterijen en brandstofcellen (waterstof/methanol). Bij inzet op overwegend zero-emissie biobrandstoffen in verbrandingsmotoren wordt de investering geschat op € 5 miljard. Deze bedragen zijn gebaseerd op verduurzaming van de pan-Europese vloot, waarvan de Nederlandse vloot ongeveer de helft uitmaakt. Omdat de branche deze kosten maar zeer ten dele zelf kan dragen, is er hoe dan ook behoefte aan een Europese financieringssystematiek. Nederland maakt zich daarom bij de Europese Commissie sterk voor het opzetten van een dergelijke systematiek in het kader van het Europese project Platina III.

Verder wordt per 15 november 2021 een emissielabel voor binnenvaartschepen geïntroduceerd. Met dit label kunnen schippers op vrijwillige basis laten zien hoe hun schip in de praktijk presteert qua uitstoot van broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen. Havenautoriteiten, verladers en banken kunnen het label daarnaast gebruiken om voordelen toe te kennen aan duurzame en schone schepen. Tot slot vindt in het kader van de invoering van REDII door de NEN onderzoek plaats naar de effecten van het bijmengen van biobrandstof in scheepsmotoren, zodat de toepassing daarvan op verantwoorde wijze kan plaatsvinden. Ik heb uw Kamer hierover nader geïnformeerd bij de beantwoording van de vragen van het lid Alkaya over de uitvoering van het onderzoek naar de mogelijke risico's van biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart¹ en zal uw Kamer voor het einde van het jaar informeren over de uitkomsten van het onderzoek van de NEN.

Voor de zeevaart is van groot belang dat per 1 oktober 2021 de energiebelasting op walstroom en de opslag duurzame energie- en klimaattransitie (ODE) is afgeschaft. Met de afschaffing van de energiebelasting wordt het verschil in fiscale behandeling ten opzichte van elektriciteitsopwekking aan boord verkleind, omdat op de daarvoor benodigde mariene diesel geen accijns verschuldigd is. Door de afschaffing van de energiebelasting op walstroom worden business cases voor walstroom financieel aantrekkelijker. Inmiddels is een programma voor grootschalige uitrol van walstroom in havens in gang gezet, zoals hierna nader toegelicht. Een uitgebreider beeld van de klimaatinzet met betrekking tot zeevaart vindt u in een separate brief die uw Kamer voor het Commissiedebat van 24 november ontvangt.

Tot slot is van belang dat zowel voor de binnenvaart als de zeevaart aanvragen zijn ingediend bij het Nationaal Groeifonds voor financiële ondersteuning van de ontwikkeling van zero emissieschepen. Over de aanvragen voor het Nationaal Groeifonds vindt naar verwachting in het voorjaar van volgend jaar besluitvorming plaats.

Hieronder treft u een totaaloverzicht aan van de stand van zaken van de belangrijkste acties uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.

¹ Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 642.

Actie	Stand van zaken	Opmerking
Onderzoek naar robuuste financieringssysteem verduurzaming Europese binnenvaart.	CCR-onderzoek afgerond.	Verdere uitwerking via EU-project PLATINA.
Subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen	Op 30 januari 2021 is de «Tijdelijke subsidie-regeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025» opengesteld.	Naast budget voor schone motoren (Stage V) en een elektrische aandrijflijn, bevat de regeling ook budget voor aanschaf SCR-katalysatoren voor het terugdringen van de stikstofuitstoot.
Onderzoekinstellingen werken aan validatie van de effecten van duurzame maritieme oplossingen.	Loopt	Doel is om reders beter in staat te stellen keuzes te maken ten aanzien van het gebruik van alternatieve brandstoffen.
Labelsysteem binnenvaart	Emissielabel binnenvaartschepen wordt 15 november 2021 geïntroduceerd.	Er wordt inmiddels gewerkt aan een convenant met relevante partijen voor de toepassing van het emissielabel in hun bedrijfsvoering.
Inzet Euro VI vrachtwagenmotoren in de binnenvaart mogelijk maken.	Afgerond	Hiermee is de mogelijkheid geopend dat motorleveranciers vrachtwagenmotoren toepassen in de binnenvaart. Deze voldoen aan strenge emissienormen.
Binnenvaart opnemen onder de jaarverplichting hernieuwbare energie (RED II)	Geen invoering jaarlijks oplopende bijmengenverplichting biobrandstoffen binnenvaart per 1 januari 2022. Wel reductieverplichting van 6% op basis van Richtlijn brandstofkwaliteit. Dit is een Europese verplichting.	Eerst onderzoek naar veilige toepassing biobrandstoffen en dan binnenvaart meenemen in RED III (verwachte inwerkingtreding vanaf 2025).
Convenant duurzame binnenvaart	Totstandkoming loopt.	Brancheorganisatie Evofenedex werkt aan convenant met de Raad voor binnenvaartverladers, met als doel zo veel mogelijk te laten vershippen met schone(re) schepen die gebruik maken van biobrandstoffen.
Afschaffing energiebelasting op walstroom en de opslag duurzame energie- en klimaattransitie.	Gerealiseerd per 1 oktober 2021.	Grootschalige uitrol walstroom in havens in gang gezet.
Mondiale CO ₂ -heffing zeevaart	Discussie gaande in IMO-kader.	Discussie raakt aan voorgenomen invoering ETS-systeem voor zeevaart in het kader van het Europese Fit For 55-pakket.
Intensiveren launching customership Rijksrederij	Integraal onderdeel geworden van het «Maritieme Masterplan, emissieloze en slimme maritieme sector».	Voor financiering wordt een beroep gedaan op het Nationale Groeifonds en de Europese Recovery and Resilience Facility.

Walstroom en stikstofaanpak

Motie Omtzigt

In de motie van het lid Omtzigt² wordt de regering verzocht om «met een stevige Europese kopgroep met in ieder geval Duitsland en België een initiatief te nemen om walstroom gefaseerd te verplichten in Europese havens en hierover uiterlijk eind 2021 aan de Kamer te rapporteren».

Voorafgaand aan het Commissiedebat Maritiem d.d. 2 juni 2021 (Kamerstuk 31 409, nr. 324) is uw Kamer per brief³ geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van de motie. Hierin is de inhoud van de motie onderschreven en een twee sporen aanpak aangegeven. Het eerste spoor sluit direct aan bij de herziening van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen, het tweede spoor richt zich op bilaterale samenwerking met onze buurlanden. Wat betreft het eerste spoor heeft de Europese Commissie op 14 juli 2021 als onderdeel van het

² Kamerstuk 35 572, nr. 54.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 332.

Fit-for-55 pakket, een voorstel gepresenteerd voor een verordening over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen (2014/94/EU). EU lidstaten moeten op grond van dit Commissievoorstel ervoor zorgen dat er wordt voorzien in een minimum walstroomaanbod in zee- en binnenhavens in een gefaseerde aanpak per 2025 en 2030. Momenteel bespreken de EU lidstaten het Commissievoorstel in Raadsverband. Nadat de Raadspositie van de lidstaten is vastgesteld, zullen er nog triloog-onderhandelingen plaatsvinden tussen de Raad, het Europees Parlement en de Europese Commissie. De kabinetsappreciatie van dit Commissievoorstel hebt u op 17 september 2021 ontvangen.⁴ Wat betreft het tweede spoor heeft het Ministerie bilaterale gesprekken gevoerd met collega's uit Duitsland en Vlaanderen. Ook is er op initiatief van Nederland een werksessie gehouden met de havens van Hamburg en Rotterdam en de regionale en nationale overheden aan Duitse en Nederlandse zijde, waarbij walstroom één van de gespreksonderwerpen was. In de gesprekken en werksessie zijn concrete initiatieven en aandachtspunten met betrekking tot de uitrol van walstroom besproken, zoals de verschillende scheepssegmenten, hoge investeringskosten, benodigde netcapaciteit en (het stimuleren van) de afname van walstroom. Er is geconcludeerd dat de landen en havens ambities hebben op het gebied van walstroom, en de intentie is uitgesproken om waar opportuun gezamenlijk op te blijven trekken. In dat kader vindt momenteel vervolgoverleg plaats met Duitsland en Vlaanderen met het oog op de onderhandelingen in de Raad van EU Lidstaten over het AFIR Commissievoorstel. Ik beschouw de motie Omtzigt als uitgevoerd.

Motie Van Otterloo c.s.

In de motie van het lid Van Otterloo c.s.⁵ wordt de regering verzocht «mogelijkheden te onderzoeken voor intensivering van bronmaatregelen voor de kustprovincies, zoals een forse inzet op de walstroomvoorziening en het verleggen van scheepvaartroutes op de Noordzee.»

Voorafgaand aan het Commissiedebat Maritiem d.d. 2 juni 2021 is uw Kamer per brief⁶ geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van deze motie. In deze brief is uw Kamer ervan op de hoogte gesteld dat er € 12 miljoen beschikbaar is uit het pakket bronmaatregelen van de structurele aanpak stikstof⁷ en dat er vanuit de afspraken uit de nationale Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens (vastgesteld in 2019) wordt gewerkt aan de hierbij horende Rijkssubsidieregeling ter uitvoering van de walstroommaatregel voor zeeschepen in zeehavens. Sindsdien is er een additioneel bedrag van € 19 miljoen beschikbaar gesteld als bronmaatregel stikstof ten behoeve van de uitrol van walstroom in de kustprovincies ten behoeve van woningbouw.⁸ Met de selectiecriteria in de nog te publiceren Rijkssubsidieregeling zal hieraan invulling worden gegeven. Daarnaast heeft het kabinet in het kader van de Rijksbegroting 2022 nog extra middelen vrijgemaakt voor walstroom als onderdeel van een additioneel pakket met bronmaatregelen stikstof voor klimaat. Momenteel wordt bezien op welke wijze deze middelen een bijdrage kunnen leveren aan de uitrol van walstroom voor zeeschepen in Nederlandse havens. Wat betreft het in de motie gevraagde verleggen van scheepvaartroutes op de Noordzee is als tussenstand bij brief van 27 mei 2021 aan uw Kamer op onderbouwde wijze gemeld geen mogelijkheden te zien voor het

⁴ Kamerstuk 22 112, nr. 3190.

⁵ Kamerstuk 35 600, nr. 46.

⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 332.

⁷ Kamerstuk, 35 334, nr. 82.

⁸ Kamerstukken 28 973 en 35 334 nr. 244.

verleggen van (internationale) scheepvaartroutes. Ik beschouw de motie van het lid Van Otterloo c.s. als uitgevoerd.

Varend ontgassen in de binnenvaart

Uw Kamer is afgelopen zomer per brief⁹ geïnformeerd over de ontwikkeling dat Frankrijk en Zwitserland verdraging hebben opgelopen in het ratificeren van de verdragswijziging die het verbod op varend ontgassen regelt. België heeft vooralsnog geen significante verdraging gemeld. Dit betekent dat het verbod volgens de laatste berichtgeving vooralsnog medio 2024 in werking kan treden.

U bent tevens geïnformeerd dat wordt onderzocht of er bij de landen die het verdrag al wel hebben geratificeerd, bereidheid is om gezamenlijk bij de achterblijvende landen aan te dringen op bespoediging van ratificatie. Na overleg met het Ministerie van Buitenlandse Zaken wordt het inmiddels meer opportuun geacht om nogmaals rechtstreeks contact op te nemen met de landen die nog moeten ratificeren.

Verder zijn inmiddels de bevoegde instanties in Frankrijk, Zwitserland en België benaderd en is aangegeven dat Nederland met smart zit te wachten op een verbod. Deze landen zijn nogmaals verzocht om spoedig de ratificatie af te ronden. De landen hebben aangegeven de sterke wens van Nederland voor een ontgasverbod te begrijpen en hebben aangegeven zich te zullen inzetten voor een spoedige ratificatie. Om op ministerieel niveau druk te blijven uitoefenen op deze landen, zal ik persoonlijk over de voortgang van de ratificatie spreken met de Franse gedelegeerde Minister van Verkeer. Er wordt gekeken naar een moment op korte termijn.

Ondertussen wordt niet stil gezeten. Ter voorbereiding op het verbod zijn met de taskforce varend ontgassen, waarin provinciale en Rijksoverheden en de sector gezamenlijk toewerken naar een soepele invoering van het verbod, stappen gezet op het gebied van proeven met mobiele ontgassingsinstallaties en de benodigde vergunningen voor deze installaties. De proefnemingen met mobiele ontgassingsinstallaties hebben waardevolle inzichten gegeven in welke technieken in potentie veilig en efficiënt een binnenvaarttankschip kunnen ontgassen. Deze technieken worden het komende jaar nog verder getest. De resultaten van de proeven hebben er ook voor gezorgd dat er meer duidelijk wordt welke eisen en voorwaarden opgenomen moeten worden in het benodigde vergunningenkader. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de bevoegd gezagen zijn in samenspraak met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (als zijnde verantwoordelijk voor de invoering van de Omgevingswet) druk bezig om dit kader nader vorm te geven. Naar verwachting is dit in de loop van volgend jaar gereed. Daarnaast heeft de ILT de afgelopen jaren in samenwerking met Rijkswaterstaat en een aantal omgevingsdiensten verkennende toezichtacties uitgevoerd. Hierbij is ook meermaals handhavend opgetreden, bijvoorbeeld voor het ontgassen in dichtbevolkt gebied.

Ik heb recent een constructief overleg gehad met de gedeputeerden van de provincies Flevoland en Zeeland over dit onderwerp. In het overleg is geconcludeerd dat het Rijk en de provincies het er over eens zijn dat het varend ontgassen van binnenvaarttankers zo snel mogelijk moet stoppen. Met de gedeputeerden heb ik afgesproken om, in afwachting van de ratificatie van het verdrag samen met de provincies nog dit jaar met de sector om tafel gaan om te bespreken hoe de sector in aanloop naar het verbod het aantal ontgassingingen al kan verminderen. Mogelijkheden hiertoe zijn bijvoorbeeld het gebruik maken van succesvol geteste

⁹ Kamerstuk 25 868, nr. 27.

installaties en het zodanig organiseren van de vervoersstromen dat ontgassen minder tot niet nodig is. Ook verkennen de deelnemers van de taskforce Varend Ontgassen of voor de financiering gebruik gemaakt kan worden van een EU-subsidie. Ik heb aangegeven dat het Ministerie van IenW de rol van voorzitter van de taskforce op zich gaat nemen.

Asbest in zeeschepen

Eind april 2021 hebben de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), de Vereniging van Waterbouwers (VvW) en de Redersvereniging voor de Zeevisserij (RvZ) een brief gestuurd over asbest op zeeschepen, welke ook in afschrift aan uw Kamer is gestuurd. Zij uitten vooral hun bezorgdheid over de gang van zaken rond de Nederlandse uitvoeringspraktijk indien asbest in zeeschepen wordt aangetroffen. Deze praktijk zou strenger zijn dan de omgang met asbest door andere vlaggenstaten. Tijdens het Commissiedebat Maritiem op 2 juni 2021 zijn hierover ook vragen gesteld door het lid Geurts (CDA), waarbij ook op het belang van een spoedige beantwoording aan de brancheorganisaties werd gewezen.

De voorbije maanden is regelmatig met de sector overleg gevoerd over dit onderwerp. Hoewel er van onze kant begrip is voor de geuite zorgen, is het vraagstuk complex door de zeer beperkte juridische ruimte. Van belang is om samen met de sector tot een werkbare oplossing te komen. Hierbij is de gezondheid van zeevarenden van het grootste belang en dient er tegelijkertijd zo veel mogelijk sprake te zijn van een internationaal *level playing field*. Daarom dienen ook internationaal afspraken te worden gemaakt over de omgang met (verboden) asbest aan boord van schepen en de geldigheid van veiligheidscertificaten.

In samenspraak met de sector zal de komende weken verder worden gewerkt aan een werkbare weg voorwaarts, waarbij ook een recent door de KVNR uitgevoerd onderzoek naar de juridische mogelijkheden zal worden betrokken. Zoals eerder toegezegd, ontvangt uw Kamer een afschrift van de antwoordbrief aan de brancheorganisaties.

Aanvullende onderwerpen

Zeevaart

Maritieme autoriteit

Voorafgaand aan het AO Maritiem d.d. 3 december 2020 (Kamerstuk 31 409, nr. 310) is uw Kamer per brief¹⁰ geïnformeerd over de ambitie om te blijven werken aan een scheepsregister voor de zeevaart dat onderscheidend is op kwaliteit, klantbeleving en innovatie waarbij een publieke organisatiewijze van het scheepsregister (een «maritieme autoriteit») de voorkeur geniet. De afgelopen periode is nader in beeld gebracht hoe een dergelijke publieke organisatiewijze eruit zou kunnen zien en aan welke condities voldaan zou moeten worden om deze succesvol te kunnen laten functioneren. Het beeld dat naar voren komt, is dat met de oprichting van een maritieme autoriteit aanzienlijke wijzigingen in organisatiewijze en verantwoordelijkheidstoedeling binnen en tussen het beleidsdepartement en de ILT gemoeid zullen zijn, waarbij de mate waarin afhangt van het gekozen organisatiemodel. Ook de mogelijke personele en financiële consequenties zijn aanzienlijk. Het ingrijpende karakter van deze transitie, die met het oog op de kwaliteit van de taakuitoefening en de mogelijke gevolgen voor medewerkers met grote zorgvuldigheid moet plaatsvinden,

¹⁰ Kamerstuk 31 409, nr. 305.

maakt dat op dit moment nog geen definitief besluit genomen kan worden. De komende maanden zal hieraan verder worden gewerkt.

Zeemanshuizen

Motie Postma c.s.

De motie van het lid Postma c.s.¹¹ verzoekt de regering om, in overleg met SZW, betrokken gemeenten, welzijnsorganisaties en havenbedrijven, te onderzoeken wat er nodig is om zorg te dragen voor een stabiele financiering van de zeemanshuizen zodat het voortbestaan wordt geborgd. Om hier uitvoering aan te geven is de afgelopen periode overleg gevoerd met belanghebbenden, waaronder de Nederlandse Zeevarenden Centrale (NZC) en sociale partners in de zeevaartsector. In het overleg is prioriteit gegeven aan het korte termijn probleem van de zeemanshuizen en de bijbehorende welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden. Duidelijk werd namelijk dat de COVID-19 pandemie heeft geleid tot een verslechterde financiële situatie van de zeemanshuizen, vanwege een sterke daling van de inkomsten, terwijl de vaste lasten doorlopen en de zeemanshuizen geen beroep kunnen doen op de huidige compensatieregelingen. De NZC heeft aangegeven dat voor 2021 een exploitatie tekort wordt voorzien van € 360.000,-.

Om de zeemanshuizen door deze moeilijke periode heen te helpen en om ervoor zorg te dragen dat de bijbehorende welzijnsvoorzieningen van zeevarenden op peil blijven, is besloten om vanuit de Ministeries van IenW, SZW en VWS gezamenlijk een bedrag van € 180.000,- beschikbaar te stellen. Het gaat hierbij om een eenmalige bijdrage. Tijdens het Commissiedebat Maritiem van 2 juni jl. van uw Kamer is aangegeven dat de drie ministeries bereid zijn om van de gevraagde noodsteun 50% voor haar rekening te nemen mits ook andere (sector)partijen bereid zijn de andere 50% voor hun rekening te nemen. Naar ik heb begrepen heeft de Stichting Zee-Risico 1996 zich inmiddels bereid verklaard de overige 50% aan eenmalige noodsteun beschikbaar te stellen. De bijdrage van de rijksoverheid wordt nog dit jaar beschikbaar gesteld.

Voor een meer structurele oplossing zal de komende tijd samen met betrokken partijen gewerkt worden aan een toekomstbestendige visie op de zeemanshuizen en het welzijn van zeevarenden. Daarbij zal worden gekeken naar het huidige aanbod van voorzieningen, inclusief de rol van zeemanshuizen, en de mate waarin dit invulling geeft aan de (veranderende) behoefte van zeevarenden op het terrein van welzijn.

Wijziging van de Regeling zeevarenden vanwege de vaststelling van beroepsvereisten voor de bemanning van Caribisch-Nederlandse schepen

Bij het vastleggen van de beroepsvereisten voor de bemanning van Caribisch-Nederlandse (CN) schepen is aansluiting gezocht bij de eisen in de Caribische SCV-Code. Deze code omvat veiligheidseisen, waaronder beroepsvereisten, voor de relatief kleine schepen die bedrijfsmatig worden ingezet en lokaal óf uitsluitend binnen de Caribische handelszone varen. Deze beroepsvereisten zijn mede op verzoek van de bestuurscolleges van de openbare lichamen van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba opgesteld. De regelgeving treedt per 1 januari 2022 in werking. Ten aanzien van de uitvoering is een overgangperiode van 3 jaar van toepassing (tot 1 januari 2025). Dit biedt voldoende gelegenheid om te kunnen voldoen aan de nieuwe eisen.

¹¹ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 29.

Met het vastleggen van beroepsvereisten voor bemanningsleden van CN-schepen die bedrijfsmatig worden ingezet, wordt vooral een betere borg geboden voor de veilige vaart van toeristen die met deze lokale schepen activiteiten ondernemen, zoals rondvaarten en duikexcursies. Daarnaast wordt het makkelijker voor internationaal varende CN-schepen om buitenlandse havens binnen de Caribische handelszone aan te doen. Lokale reders krijgen daarmee meer ruimte om hun diensten binnen de Caribische handelszone aan te bieden.

Brandstofvergroening in de wateren van Bonaire

De motie van de leden Inge van Dijk en Agnes Mulder van 22 april jl. verzoekt om in kaart te brengen wat de voor- en nadelen zijn van verschillende soorten brandstofgebruik in de wateren van Bonaire en wat de effecten daarvan zijn, ook kijkend naar de uitvoerbaarheid.¹² Aan het onderzoeksbureau CE Delft is gevraagd dit in kaart te brengen en te verifiëren door middel van interviews met betrokkenen op Bonaire. Het resultaat hiervan is online beschikbaar¹³.

In de motie is door de indieners een vergelijking gemaakt met de instelling van een *Emission Control Area* (ECA) voor de Noordzee. Een dergelijke aanwijzing vereist besluitvorming in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Voorwaarde voor aanwijzing is dat overtuigend wordt aangetoond dat de kosten van een ECA voor de scheepvaart in verhouding staan tot de verwachte milieubaten. CE Delft concludeert dat het de vraag is of de milieubaten opwegen tegen de economische kosten van een dergelijke maatregel. Weliswaar zou een ECA kunnen bijdragen aan een groener imago van Bonaire, maar door de aflandige wind en het beperkt aantal schepen dat de wateren van Bonaire aandoet, zal een ECA een beperkt effect hebben op de luchtkwaliteit en gezondheidswinst op het eiland. Daarnaast bestaat het risico dat schepen, waaronder cruiseschepen, als gevolg van strengere regelgeving het eiland zullen mijden. Vanwege deze problematiek zet het ministerie in op wereldwijde afspraken over brandstofvergroening in IMO verband. IMO afspraken hierover zullen ook kunnen leiden tot positieve effecten voor de brandstofvergroening van schepen die Bonaire aandoen.

Maatregelen scheepvaartveiligheid Windenergie op Zee

De aanleg en exploitatie van windparken op zee hebben gevolgen voor de scheepvaartveiligheid. Zoals aangegeven in het Beleidskader «In Veilige Vaart Vooruit»¹⁴ wordt gestreefd naar het continu verbeteren van de maritieme veiligheid. In het kader van de Routekaart windenergie op zee 2030 is door MARIN onderzocht welke maatregelen en voorzieningen nodig zijn om het huidige veiligheidsniveau in stand te houden of te verbeteren. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is een maatregel-pakket scheepvaartveiligheid opgesteld dat onder andere bestaat uit de volgende elementen. De Kustwacht houdt toezicht op bestaande en in aanbouw zijnde windmolenparken middels sensoren (onder andere voor radar, marifoon en AIS) en via surveillance met varende en vliegende eenheden. Daarnaast heeft de Kustwacht, zoals eerder aangekondigd, sinds 1 januari 2021 24/7 de beschikking over een extra Emergency Response Towing Vessel (ERTV) bij het windpark Borssele. Deze ERTV is recent van grote waarde gebleken bij het voorkomen van een aanvaring met windturbines toen een schip de veiligheidszone van windenergie-gebied Borssele was binnengevaren. In combinatie met ingrijpen vanuit

¹² Kamerstuknummer 35 632, nr. 10.

¹³ Zie <https://ce.nl/publicaties/brandstofvergroening-in-de-wateren-van-bonaire/> – Brandstofvergroening in de wateren van Bonaire.

¹⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 307.

het Kustwachtcentrum heeft de ERTV het schip uit het windenergiegebied begeleid.

Er is internationaal nog niet veel ervaring opgedaan met windenergieparken op zee in de nabijheid van drukke verkeersroutes, zoals op de Noordzee. Daarom is er een monitorings- en onderzoeksprogramma ingericht dat de implementatie van het maatregelpakket scheepvaartveiligheid coördineert, de veiligheidssituatie in en rondom windparken monitort en onderzoek doet naar innovaties. Dit programma wordt uitgevoerd met betrokkenheid van stakeholders op zee en in de zeehavens, uit de wetenschap en van verschillende overheidsinstanties.

Ik zal uw Kamer jaarlijks op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

Binnenvaart en vaarwegen

Innovatie

Zoals toegezegd tijdens het plenair wetgevingsdebat over de begroting Infrastructuur en Waterstaat 2022 op 4 november 2021 (Handelingen II 2021/22, nr. 18, Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2022) ontvangt u hierbij toelichting ten aanzien van innovatie en automatisering bij de binnenvaart.

Innovatie en automatisering kan niet zonder digitalisering. Daarom wordt via verschillende initiatieven ingezet op verdergaande digitalisering van de binnenvaartsector. Dit biedt volop kansen zoals optimalisatie van processen door reductie van onnodige wachttijden en vlottere doorstroming, veiligheid, kostenreductie, beter gebruik van beschikbare capaciteit, modal shift van weg naar water betere en synchro-modale planning. Zo krijgt digitalisering in de binnenvaart een stevige wettelijke impuls door de Europese verordening electronic Freight Transport Information (eFTI) welke lidstaten verplicht om vrachtgegevens voor transport over weg, spoor en binnenvaart elektronisch in te kunnen zien. Daarnaast wordt samen met de Topsector Logistiek en de Logistieke Alliantie in een Publiek Private Samenwerkingsconstructie – het Platform Digitaal Transport (PDT) opgezet om via een gezamenlijk actieplan de benodigde digitale transitie in met name het MKB te intensiveren. Daarbij wordt actief samengewerkt met de binnenvaartpartijen NVB, CBRB, BLN. En binnen de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost wordt een actieplan uitgewerkt om de gehele keten verder te digitaliseren op basis van de voorwaarden voor een basis data infrastructuur. Hierbij kan de binnenvaart beter kan plannen en de bezettingsgraad verhogen en hun vrachtinformatie gestandaardiseerd digitaal kan aanleveren bij de binnenhavens.

Verder heeft Panteia/Ecorys in opdracht van IenW een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke economische effecten van de introductie van smart shipping in de binnenvaart. Nadat is gesproken met een representatieve vertegenwoordiging van de stakeholders om aannames en conclusies te staven, zal het rapport naar verwachting in maart 2022 worden gepubliceerd.

Langere ligtijden

Mede naar aanleiding van de motie van de leden Laçin en Postma¹⁵ bent u voorafgaand aan het Commissiedebat Maritiem d.d. 2 juni 2021 per brief¹⁶ geïnformeerd over de proef, waarbij binnenvaartschepen in het

¹⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 281.

¹⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 332.

kader van COVID19 langer mochten liggen dan de toegestane maximum ligtijd van 3x24 uur. Uit de proef is gebleken dat er op een enkele uitzondering na weinig gebruik is gemaakt van de mogelijkheid van de volle twee weken. Wel werd er langer gelegen dan de maximale 3x24 uur zonder hinder te veroorzaken voor de doorgaande vaart.

In overleg met de sector is gekozen voor het uitvoeren van een tweede proef ter validatie van deze uitkomsten. Als uitgangspunt geldt dat men vanaf 1 september tot 1 december 2021 op grotendeels dezelfde 20 clusters van ligplaatsen opnieuw tot 14 dagen mag liggen. Deze proefplekken zijn bepaald op aangeven van de sector. Hierbij is tegemoetgekomen aan de wens van de sector, dat de reden voor de langere ligtijd niet meer Corona-gerelateerd hoeft te zijn. Men mag nu dus langer liggen, ongeacht de reden. Bij deze tweede proef wordt extra aandacht besteed aan communicatie, zodat schippers beter op de hoogte zijn van de mogelijkheden. De uitkomsten van beide proeven zullen worden gebruikt om vorm te geven aan een mogelijk structurele aanpassing van het huidige 3x24 uur ligregime. Hiervoor is een grondige analyse nodig van onder andere juridische aspecten, handhaafbaarheid en marktwerking.

Beter bediend

Op 6 november 2020 is uw Kamer per brief¹⁷ geïnformeerd over de voortgang van Beter Bediend, een programma uit het regeerakkoord met een looptijd van vijf jaar, bedoeld als impuls om de bedientijden van sluizen en bruggen en de informatievoorziening richting schippers te verbeteren. Daarbij is de toezegging gedaan om u in het najaar van 2021 opnieuw de voortgang te melden. Die ontvangt u bij deze opnieuw langs de lijnen van de verschillende maatregelen binnen het programma.

1. Uitbreiding bedientijden: De uitbreiding van de bedientijden op de vijf geselecteerde trajecten (Brabantse kanalen, Roggebotsluis-Nijkerkersluis, Den Oever-Enkhuizen, Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en het Algeracomplex) is inmiddels volledig gerealiseerd.
2. Verbetering camera's en marifonie: Naast de al gerealiseerde vervanging van de camera's bij de sluis Sambeek, verloopt ook de verbetering van de camera's en marifonie op de sluizen in Lith, Weurt en Heumen goed. Die zal naar verwachting en volgens plan ultimo dit jaar zijn afgerond. Daarmee is ook dit onderdeel van het programma afgerond.
3. Aanmeldplatform voor bediening op afroep: Op 1 november 2021 is het aangekondigde nieuwe aanvraagstelsel voor bediening op afroep door schippers landelijk in gebruik genomen. Daarmee is dit onderdeel van het programma afgerond.
4. Impuls voor de Minder Hinder aanpak: Zoals vorig jaar ook gemeld, vormt de Minder Hinder aanpak nu een vast onderdeel van vervangings- en renovatieprojecten. De verwachting is dat dit zal resulteren in een aanmerkelijke verbetering van de informatievoorziening voor de vaarweggebruiker (onder andere door verbeterde landelijke coördinatie, uitwisseling van «best practices» en vernieuwde procedures rondom de planning van werkzaamheden en noodzakelijke stremmingen).
5. Uitbreiding van sluisplanning.nl: De aangekondigde vernieuwde en uitgebreide versie van dit informatiesysteem over schuttingen en beschikbare wachtplaatsen bij sluizen vraagt meer tijd dan verwacht. Er zijn meerdere opties voor de verbetering van dit systeem afgewogen en besproken met de sector; dit heeft helaas enige vertraging tot gevolg. De oplevering is nu medio 2022 voorzien in plaats van 2021.

¹⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 303.

Op één onderdeel na ligt het programma daarmee op schema; veel onderdelen zijn intussen afgerond. Daarmee zijn en worden goede stappen gezet in de verbetering van de dienstverlening aan de schipper. Over de verdere uitvoering van het programma zal nauw contact worden gehouden met de sector. Volgend jaar zal uw Kamer opnieuw worden geïnformeerd over de voortgang van dit programma.

Dimensionering Noordzeekanaal

Voorafgaand aan het Commissiedebat Maritiem d.d. 2 juni 2021 is uw Kamer per brief¹⁸ geïnformeerd dat wordt gepoogd zo snel mogelijk na het zomerreces meer inzicht te bieden in de mogelijke structurele oplossingen voor het feit dat de huidige dimensionering van het Noordzeekanaal niet voor alle verkeerssituaties voldoet. Uit het tot nu toe gedane onderzoek blijkt dat de materie complexer is dan gedacht en dat uitgebreide aanvullende onderzoeken nodig zijn naar onder andere: 1) Het gebruik van andere, dunnere dekklagen op de tunnels; 2) Weghalen van de in de vaarweg aanwezige restanten van de Velserspoorbrug; en 3) De onderhoudsstrategie van het Noordzeekanaal.

Deze onderzoeken inclusief de mogelijke scenario's die daaruit voortkomen, zijn naar verwachting in het najaar van 2022 gereed. Die zullen dan financieel moeten worden afgewogen tegen andere scheepvaartmaatregelen op het hoofdvaarwegennet. Tot die tijd blijven de tijdelijke maatregelen gelden (lagere snelheid en een uitgebreidere, verplichte sleepbootbegeleiding). De sector en het havenbedrijf Amsterdam zijn hiervan op de hoogte.

Verbetering vaarwegbeeld

Voorafgaand aan het AO Maritiem d.d. 3 december 2020 is uw Kamer per brief¹⁹ geïnformeerd over de stand van zaken rond (de onderzoeken naar) de duidelijkheid van het vaarwegbeeld bij objecten in de rijksvaarwegen. Daarbij is aangekondigd dat 11 locatieonderzoeken in de eerste helft van dit jaar zouden worden afgerond.

Bij de locaties Terneuzen en Krammersluis is het vaarwegbeeld als voldoende duidelijk gekwalificeerd.

Bij de locaties Farmsum, Terherne, IJmuiden, Oranjesluizen, Heumen, brug Zaltbommel is het vaarwegbeeld als onvoldoende duidelijk beoordeeld en:

- a. zijn maatregelen geprogrammeerd voor beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Het gaat hierbij om vaarwegmarkering, bebording en aanpassing van de elektronische navigatiekaart. Deze maatregelen zijn deels al in uitvoering.
- b. zal in een later stadium besluitvorming plaatsvinden over het uitvoeren van maatregelen bij vervanging en renovatie. Het gaat hierbij onder meer om drie locaties waar grotere ingrepen wenselijk zijn, zoals het plaatsen van fysieke aanvaarbeschermingsmiddelen en de verwijdering van een object.

Op 3 locaties is het onderzoek nog in uitvoering. De oplevering daarvan loopt daarmee enige vertraging op en wordt in 2022 opgeleverd. Voor alle nog in uitvoering zijnde en te starten onderzoeken geldt dat urgente situaties zo snel mogelijk worden aangepakt, bijvoorbeeld door extra boeien op de vaarroute («betonning») en, waar nodig, aanpassing van de elektronische navigatiekaart zodat duidelijk is voor de schipper wat de

¹⁸ Kamerstuk 31 409, nr. 332.

¹⁹ Kamerstuk 31 409, nr. 305.

gewenste route is om een object veilig te passeren. De maatregelen voor niet-urgente situaties worden op een later moment geprogrammeerd. RWS is daarnaast gestart met onderzoek naar de aanvaarrisico's en het vaarwegbeeld bij zeven bruggen (Gerrit Krolbrug, Blauwverlaat, Ketelbrug, Nesciobrug, spoorbrug Venlo, spoorbrug Buggenum en spoorbrug Zutphen) vanwege de verwachting dat deze bruggen een verhoogd aanvaarrisico hebben.

Deze verwachting is gebaseerd op ongevalsdata en op de kenmerken van deze bruggen. De resultaten van dit onderzoek zullen naar verwachting ook in 2022 beschikbaar komen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser