

Vergaderjaar 2019–2020

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 276

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 mei 2020

Op 14 mei 2020 vindt het Schriftelijk Overleg Maritiem/Binnenvaart plaats. Vooruitlopend hierop wil ik u graag informeren over de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken en binnenvaart.

COVID-19

Net als vrijwel alle sectoren wordt ook de scheepvaart getroffen door de uitbraak van het coronavirus. De afgelopen periode heb ik zeer regelmatig overleg gehad met de verschillende brancheorganisaties en zijn de nodige acute maatregelen getroffen om te zorgen dat de continuïteit van het goederenvervoer niet in gevaar komt. De gesprekken en de signalen uit de sector tonen een wisselend beeld. De passagiersvaart (zee- en riviercruises) is volledig tot stilstand gekomen, het Ministerie van Buitenlandse Zaken zet zich in overleg met mijn ministerie blijvend in voor bijstand bij het ontschepen en repatriëren van opvarenden van cruiseschepen en plezierjachten.¹ In het goederenvervoer wordt er met man en macht gewerkt om de zeevaart, vitale havenprocessen zoals scheepvaartafhandeling, binnenvaart en overige maritieme en logistieke activiteiten zo goed mogelijk door te kunnen laten gaan. Ik ben hier zeer van onder de indruk. Tegelijkertijd is er als gevolg van de mondiale uitbraak van het coronavirus sprake van een terugval in economische activiteiten, wat ook voor de maritieme sector grote consequenties heeft. Gezien het open karakter van de Nederlandse economie en de internationale omgeving waarin de Nederlandse maritieme sector opereert, zal de totale economische impact afhangen van de snelheid waarmee de wereldeconomie weer op gang komt. Mogelijk zullen effecten in de maritieme sector echter nog na-ijlen op het moment dat economisch herstel intreedt. Nederland Maritiem Land (NML) heeft in zijn brief van 29 april 2020 namens de maritieme sector een voorstel gedaan voor een economisch herstelplan

¹ Kamerstuk 21 501-02, nr. 2140.

als reactie op de COVID-19 crisis. Dit plan moet er voor zorgen dat levensvatbare bedrijven in de maritieme sector ondanks de huidige crisis overeind blijven en moet voorkomen dat werknemers massaal hun baan verliezen. NML ziet met name versnelling van overheidsinvesteringen en verduurzaming als sleutel tot de oplossing. Ik zal het voorstel van NML op korte termijn bespreken tijdens het periodieke overleg dat ik met de maritieme sector voer.

Ik monitor de situatie in de maritieme sector voortdurend en blijf ook de komende tijd intensief contact houden met de sectorvertegenwoordigers en brancheorganisaties om te kijken wat aan eventuele maatregelen en beleidsinzet voor korte en lange termijn nodig is. Zo is snel geregeld dat de geldigheid van certificaten e.d. is verlengd. Ook sta ik in contact met de Europese Commissie en mijn EU-collega's om internationale aandachtspunten te bespreken en op te lossen, zoals de noodzaak om grensoverschrijdend goederenvervoer mogelijk te blijven maken om de leveringszekerheid van onder meer voedsel en medische hulpmiddelen te kunnen garanderen.

Ook Rijkswaterstaat (RWS) neemt de benodigde maatregelen zodat de elementaire processen rond de vaarweginfrastructuur en het verkeersmanagement doorgang kunnen blijven vinden. Specifiek geldt dit bijvoorbeeld voor het gezamenlijk nautisch beheer van de Westerschelde met Vlaanderen. Hier zijn afspraken gemaakt waarmee Nederlands en Vlaams personeel in de verkeerscentrale en op de loodsboten veilig kan blijven samenwerken. Daarnaast is RWS met de havens en de binnenvaartsector in overleg om te zorgen dat er voldoende overnachtingsplaatsen zijn. Bij de overnachtingsplaatsen handhaaft RWS ook minder streng op het 3x24 uursregime. Dat geldt uiteraard alleen op locaties waar dit veilig kan. Tot nu toe zijn er in Nederland geen beperkingen geweest in de bediening van sluizen, zoals in sommige andere landen van Europa wel het geval is. De ILT heeft zijn wijze van handhaven ook aangepast: meer digitaal en minder inspecties op locatie. Wel gelden op het water extra handhavingsbevoegdheden voor de BOA's: mobiel verkeersleiders zijn bevoegd de noodverordeningen van de veiligheidsregio's te handhaven. Het gaat dan bijvoorbeeld om samenscholingen en het negeren van het 1,5 metervoor-schrift. Voor alle werkzaamheden buiten op de bouwplaats geldt dat deze doorgaan, mits de veiligheid en kwaliteit voldoende geborgd kunnen worden. Daartoe wordt gewerkt aan de hand van het protocol «Samen veilig doorwerken». RWS en de marktpartijen zullen samen de situatie blijven monitoren. Een meer uitgebreide brief² over de Corona-gerelateerde aanpak voor de infrasector heb ik op 22 april 2020 naar uw Kamer gestuurd.

Zuidelijke Waddenroute

Afsluiten zuidelijke Waddenroute

Naar aanleiding van het ongeval met MSC Zoe vorig jaar, waarbij 342 containers werden verloren, heeft uw Kamer per motie³ de regering verzocht om te bezien of, en zo ja hoe, zij bij wijze van een noodmaatregel grote containerschepen met afmetingen vergelijkbaar met die van de MSC Zoe kan verbieden om de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden te bevaren tijdens een storm, alsmede om de mogelijkheden te onderzoeken om de zuidelijke vaarroute permanent af te sluiten voor grote containerschepen. Op 23 januari 2020 heb ik ter invulling van deze motie per brief⁴ aan uw Kamer aangegeven dat ik deze route niet eenzijdig kan

² Kamerstuk 35 300 A, nr. 86

³ Kamerstuk 31 409, nr. 269

⁴ Kamerstuk 29 684, nr. 200

afsluiten. Als Nederland deze route of daaraan verbonden voorwaarden wil veranderen, moet het daartoe een voorstel doen bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Een dergelijk voorstel zal tenminste in nauw overleg met Duitsland en Denemarken tot stand moeten komen.

Na het verlies van 7 containers door het schip OOCL Rauma op 11 en 12 februari 2020, en de gedragingen van grote containerschepen boven de Wadden tijdens de storm Ciara, zijn er door uw Kamer vragen gesteld over onder andere het afsluiten van de zuidelijke Waddenroute. Op 9 maart 2020 heb ik per brief⁵ uw Kamer inmiddels geantwoord.

Momenteel worden door MARIN diverse onderzoeken uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in het gedrag van grote containerschepen onder verschillende weersomstandigheden boven de Wadden. Schepen van het formaat zoals de OOCL Rauma maken hier onderdeel van uit. Ik verwacht voor de zomer de uitkomsten van deze onderzoeken en zal deze met uw Kamer delen. Daarnaast wordt er door RWS onderzoek verricht naar het risico van verlies van deklading (waaronder containers) door schepen op de Noordzee en mogelijke beheersmaatregelen om dat risico te mitigeren. De resultaten van dit onderzoek worden in de tweede helft van 2020 verwacht. Tenslotte heeft de ILT een onderzoek gedaan naar het slijten van containers op zeeschepen. Dit onderzoek is afgerond en het rapport hiervan zal ik binnenkort naar uw Kamer sturen. Deze onderzoeken zijn, tezamen met het verwachte onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) met betrekking tot het ongeval met de MSC Zoe, belangrijke bouwstenen voor eventuele vervolgstappen richting IMO. Naast het onderzoek van de OVV vindt ook onder verantwoordelijkheid van de onderzoeksinstantie van de vlaggenstaat Panama, een internationaal onderzoek plaats naar de directe oorzaak van het verlies van de containers door de MSC Zoe. De resultaten van het OVV onderzoek, en die van een Duits onderzoek onder leiding van de BSU, worden hierin meegenomen. Het is nog niet bekend wanneer dit integrale onderzoeksrapport wordt gepubliceerd. Ik heb inmiddels contacten gelegd met mijn Duitse ambtsgenoot om de vervolgstapen na het afronden van de belangrijkste onderzoeken te bespreken.

Opruimen plastic bolletjes

Om invulling te geven aan mijn toezegging in het AO Maritiem op 28 november 2019 (Kamerstuk 29 684, nr. 199) en in lijn met de brief⁶ aan uw Kamer van 23 januari 2020 meld ik u dat een gespecialiseerde aannemer op 20 februari 2020 begonnen is met het opruimen van de plastic bolletjes langs de vloedlijn op Schiermonnikoog. De aannemer gebruikt daarvoor een speciaal hiervoor aangepaste klepelzuiger; daarmee wordt schade aan het kwetsbare kustecosysteem zoveel mogelijk beperkt. Tijdens de bijeenkomst op 16 december 2019 van de burgemeester van Schiermonnikoog, vertegenwoordigers van Natuurmonumenten, opruim-experts, een ecooloog en Rijkswaterstaat (de «bolletjestop»), kwam dit apparaat als beste naar voren om de bolletjes op te ruimen. De aanpassing en het goed functionerend krijgen van deze klepelzuiger kostte meer tijd dan verwacht. Bovendien was lange tijd sprake van ongunstige weersomstandigheden. Daardoor is de aannemer later gestart met de opruimactiviteiten dan oorspronkelijk gepland. De aannemer en Natuurmonumenten, de beheerder van het gebied, zijn tevreden over de resultaten tot nu toe. Het westelijk deel van het eiland tussen paal 2 en paal 4 is zo goed mogelijk schoon gezogen. De komende maanden vindt er een schouw plaats om te bepalen of en, zo ja, welke

⁵ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nrs. 2063, 2064 en 2065)

⁶ Kamerstuk 29 684, nr. 200.

werkzaamheden nog nodig zijn na het broedseizoen vanaf 15 augustus. Natuurmonumenten geeft daarbij aan dat het niet haalbaar zal zijn om het eiland geheel bolletjesvrij te krijgen.

Uitkomsten gesprek Fishing for Litter

Fishing for Litter speelt al lang een belangrijke rol in het schoner maken van de Noordzee, ook tijdens de nasleep van het ongeval met de MSC Zoe. Fishing for Litter is onderdeel van de Green Deal Visserij voor een schone Noordzee, wat een maatregel is onder de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. In 2019 heeft het programma meer afval opgeleverd als gevolg van het ongeval de MSC Zoe. De geschatte extra kosten voor 2019 zijn door KIMO onderbouwd en eind 2019 door RWS vergoed. Deze vergoeding is een voorschot op de te zijner tijd door MSC beschikbaar te stellen fondsen voor het Fishing for Litter-programma. In dezelfde lijn worden ook de extra kosten als gevolg van de MSC Zoe in 2020 vergoed.

Het verhaal van de kosten op MSC

Op 17 december zijn door uw Kamer drie moties aangenomen met betrekking tot het verhaal van de kosten op MSC. De eerste twee moties⁷ verzoeken de regering om MSC verantwoordelijk te houden voor de gemaakte en toekomstige opruimkosten en om hiervoor alle beschikbare juridische middelen in te zetten als er in het eerste kwartaal van 2020 geen uitzicht bestaat op volledige vergoeding door MSC. In verband hiermee deel ik uw Kamer mede dat er met MSC intensief overleg wordt gevoerd over de vergoeding van deze kosten. Dat geldt ook voor de kosten van het ecologisch onderzoek dat de mogelijke aansprakelijkheid van MSC voor de milieuschade zou kunnen aantonen. De derde aangenomen motie⁸ hieromtrent verzoekt de regering tot een dergelijk ecologisch onderzoek vanwege de mogelijke lange termijnschade aan het Waddengebied. De onderhandelingen met MSC zijn tijdrovend en vragen om een zorgvuldige aanpak, mede omdat er ook belangen van derden bij betrokken zijn, zoals de Waddeneilandgemeenten en natuurbeheer organisaties. Op dit moment bestaat er uitzicht op het bereiken van een overeenkomst met MSC, waarin MSC verantwoordelijkheid neemt voor vergoeding van een aanzienlijk deel van de genoemde kosten.

Maritieme regelgeving

Beleidswijziging zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen

Op 26 september 2018 heb ik uw Kamer per brief⁹ geïnformeerd over de beleidswijziging voor zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen. Aanvullend heb ik op 1 november 2019 uw Kamer per brief¹⁰ gemeld dat de eisen voor categorieën zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen worden uitgewerkt. Dat heeft geresulteerd in een concept-wijzigingsregeling met eisen voor schepen die worden gebruikt voor vreedzame protestactiviteiten. De eisen die reeds gelden voor vrachtschepen worden van overeenkomstige toepassing verklaard op deze schepen. Voor schepen die op het moment van inwerkingtreding van de wijziging zijn ingeschreven in het vlagregister, geldt een overgangstermijn van een jaar. De organisaties die direct geraakt zullen worden door deze wijzigingsregeling, hebben de concept-wijzigingsregeling ontvangen en ik ga hierover met hen in overleg. Dit voorjaar start tevens de

⁷ Kamerstuk 29 684, nr. 192 en kamerstuk 29 684, nr. 197

⁸ Kamerstuk 31 409, nr. 258

⁹ Kamerstuk 31 409, nr. 199

¹⁰ Kamerstuk 31 409, nr. 256

internetconsultatie, zodat ook andere scheepsbeheerders kennis kunnen nemen van de concept-wijzigingsregeling en indien gewenst hierop kunnen reageren.

Wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen

Er wordt al enkele jaren gewerkt aan de wijziging van de Loodsenwet om het markttoezicht te verbeteren. De Raad van State (RvS) heeft zeer recent haar advies uitgebracht over het wijzigingsvoorstel. Ik ben dat advies aan het bestuderen en na verwerking ervan zal ik het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk aanbieden aan uw Kamer. De periode die resteert voor de verdere afhandeling van de wijzigingsprocedure is niet ruim. De geplande inwerkingtredingsdatum, januari 2021, is daarmee onzeker geworden. De kans is hierdoor aanwezig dat de inwerkingtreding een jaar opschuift. Een tussentijdse inwerkingtreding biedt geen soelaas in verband met de jaarlijkse cyclus van de vaststelling van de loodsgeldtarieven.

Rijkswet nationaliteit zeeschepen

In de afgelopen twee jaren heb ik een drietal toezeggingen aan uw Kamer gedaan inzake de Rijkswet nationaliteit zeeschepen: het beantwoorden van de vragen in het nader verslag¹¹, het aanbieden van de stukken ten behoeve van de parlementaire behandeling en het aanpassen van de wetgeving over het intrekken van zeebrieven. Ik heb uw Kamer per brief¹² geïnformeerd ernaar te streven de relevante stukken ten behoeve van het voortzetten van de parlementaire behandeling gezamenlijk aan uw Kamer te sturen in het eerste kwartaal van 2020. Hiervoor is het echter noodzakelijk om tot goede afspraken te komen met de brancheverenigingen omtrent de door zeevarendenvakbond Nautilus geuite zorgen voor de mogelijke gevolgen van tijdelijk uitvlaggen (bareboat-out) voor zeevarenden op het terrein van arbeidsrecht en sociale zekerheid. Om tot een goede waarborging te komen voor zeevarenden worden er op dit moment gesprekken gevoerd met alle betrokken partijen, waarbij zorgvuldigheid en een breed draagvlak bij mij voorop staan. De gesprekken boeken een goede voortgang, en hoewel de eerder aan uw Kamer toegezegde datum van het eerste kwartaal 2020 niet gehaald is, verwacht ik op korte termijn overeenstemming te bereiken. Ik streef ernaar de toegezegde stukken voor het zomerreces aan uw Kamer aan te bieden.

Binnenvaart

Positie kleine binnenvaart

Op 16 oktober 2019 zijn door uw Kamer twee moties aangenomen die betrekking hebben op de positie van de kleine binnenvaart. In de eerste motie¹³ verzoekt uw Kamer de regering stappen te zetten die ervoor zorgen dat het beroep van schipper in de kleine binnenvaart niet verdwijnt. In de tweede motie¹⁴ verzoekt uw Kamer de regering voor 1 januari 2020 een werkbare hardheidsclausule in te stellen waarmee de diversiteit van de binnenvaartvloot behouden blijft en de kleine binnenvaart kan blijven bestaan. Ter uitvoering van deze moties zijn er zowel op nationaal als internationaal niveau diverse acties ondernomen.

Op nationaal niveau heeft er overleg plaatsgevonden met de sector over de geluidseisen die vanaf 1 januari 2020 gelden voor oudere schepen. De

¹¹ Kamerstuk 33 134, nr. 8

¹² Kamerstuk 33 134, nr. 14

¹³ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 20

¹⁴ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 29

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geeft vanaf begin dit jaar op een praktische en pragmatische wijze invulling aan deze eisen. De scheepseigenaar moet met een geluidsmeting aantonen dat het geluidsniveau in de woonruimte(n) maximaal 75 dB(A) en in de slaapruijnte(n) maximaal 70 dB(A) is. Als dit het geval is, wordt ervan uitgegaan dat de scheepseigenaar aan zijn inspanningsverplichting heeft voldaan. Als de meting hoger uitvalt, dan kan een scheepseigenaar alternatieve maatregelen nemen om alsnog aan de eisen te voldoen. De sector heeft positief op de voorgestelde aanpak gereageerd. Ik verwacht daarmee een belangrijk knelpunt te hebben opgelost voor met name de kleine binnenvaart.

Verder is een werkgroep opgericht om met de sector de procedure met betrekking tot de hardheidsclausule te verduidelijken/verbeteren en inzicht te krijgen of, en zo ja welke, technische eisen in de uitvoering problemen geven. Naar aanleiding daarvan heeft ILT het nationale aanvraagformulier verduidelijkt. Daarnaast heb ik de binnenvaartbrancheorganisaties ondersteund bij een communicatie- en bewustzijns campagne om scheepseigenaren te informeren over de wettelijke mogelijkheden die er zijn om een beroep op de hardheidsclausule te doen. De brancheorganisaties hebben hun achterbannen opgeroepen om gebruik te maken van de hardheidsclausule als zij daarvoor in aanmerking denken te komen. Via het aanvragen van een hardheidsclausule kan de sector namelijk aantonen waar tegenaan gelopen wordt. Bij meerdere casussen op hetzelfde gebied ontstaan er argumenten om de regel te herzien.

Zoals aan uw Kamer gemeld tijdens de tweede termijn van het AO Maritiem op 3 december 2019 (Kamerstuk 31 409, nr. 270) heb ik op internationaal niveau tijdens de plenaire vergadering van de Transportraad op 2 december 2019 aan de andere lidstaten steun gevraagd om samen te kijken naar het verzachten van de effecten van internationale regelgeving voor het kleine schip in bredere zin. Bijvoorbeeld via een specifieke, simpele, hardheidsclausule voor deze afgebakende groep schepen. Daarnaast heb ik in een brief (en telefonisch) aan de ministers van de CCR-lidstaten gevraagd of er bij hen bereidheid is om een oplossing te vinden voor de technische eisen voor bestaande kleine schepen, zodat deze schepen niet in hun voortbestaan worden bedreigd. Hiervoor is om verschillende redenen bij de andere CCR-lidstaten onvoldoende draagvlak (als argumenten worden onder andere aangevoerd dat het concurrentievervalsing in de hand werkt en innovaties belemmert).

Als er in de toekomst opnieuw voorstellen worden gedaan voor nieuwe regelgeving, zal zoals gebruikelijk worden aangedrongen op een gedegen impactanalyse voor bestaande schepen. Mocht daaruit blijken dat sommige categorieën te zwaar worden getroffen, dan zullen voorstellen worden gedaan om de impact te beperken. Indien er voor wat betreft de toepassing van de hardheidsclausule meerdere casussen op hetzelfde gebied liggen, welke aanleiding zouden kunnen geven om de regel te herzien, zullen hiervoor op internationaal niveau eveneens voorstellen worden gedaan.

Voorkomen van vergiftiging door met biocide behandelde lading op een binnenvaartschip

Uw Kamer heeft op 11 en 12 december 2019 vragen gesteld¹⁵, welke ik op 17 april 2020 heb beantwoord¹⁶. De Havenmeesters van Amsterdam en

¹⁵ 2019Z24798 en 2019Z25042

¹⁶ Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2498 en 2499

Rotterdam hebben inmiddels tijdelijke maatregelen genomen¹⁷, of gaan deze nemen, om een vergelijkbaar incident in deze havens te voorkomen. Mijn ministerie zal in samenwerking met het Ministerie van SZW hier expertise leveren. De maatregelen worden vastgelegd in de lokale havenverordeningen en de onderliggende plannen van aanpak. In het Rijkshavenmeesteroverleg van 9 april 2020 is door de havenmeester van Amsterdam de oproep gedaan aan de andere havens om hierover mee te denken en is toegezegd de vastgelegde maatregelen te delen met de andere havens, zodat ook zij kunnen beoordelen of zij deze moeten vastleggen.

De verantwoordelijkheden in de keten van opdrachtverlening, vervoer, overslag en distributie moeten dusdanig helder zijn, dat de desbetreffende inspectiediensten zoals genoemd in de beantwoording¹⁸ aan uw Kamer, hier daadwerkelijk op kunnen toezien. Dit vergt betrokkenheid van de bedrijven in de keten van vervoer en distributie vanwege hun rol in het zorgdragen voor een veilige doorvoer- en afhandeling van ladingen. Mijn ministerie werkt daarom samen met SZW aan een overkoepelend werkplan. Gezamenlijk zullen wij evalueren of de aanpassingen van de lokale havenverordeningen afdoende zijn, of dat aanpassing van het huidige (inter)nationaal wetgevend kader noodzakelijk is, om het risico op vergiftiging door een met biocide behandelde lading op een binnenvaartschip af te dekken. Ik streef ernaar uw Kamer voor het zomerreces hierover nader te informeren.

Herstelwerkzaamheden aan de stuw Linne

Op 17 februari 2020 is de aannemer begonnen met de werkzaamheden om via een bovenstroomse tijdelijke dam het beschadigde deel van de stuw veilig te stellen. Zoals ik in de brief¹⁹ aan uw Kamer van 14 februari 2020 aangaf, is deze dam bedoeld om de stuw verder te stabiliseren. Ook wordt het daarmee mogelijk om inspecties uit te voeren naar de exacte schade en om de stuw uiteindelijk te herstellen. Door de hoogte en de onvoorspelbaarheid van de waterafvoeren in de Maas is de oplevering van de tijdelijke dam vertraagd. Op 20 maart 2020 was de tijdelijke dam echter dusdanig opgebouwd, dat de stuw veilig gesteld was en op 3 april 2020 was de tijdelijke dam volledig gereed.

Een eerste duikinspectie heeft laten zien dat tenminste vier jukken van de stuw ernstig beschadigd zijn. De definitieve schade kan pas vastgesteld worden wanneer de bouwput voor de herstelwerkzaamheden gereed is, naar verwachting is dit begin mei 2020. RWS kiest er evenwel voor om alle 14 jukken zo snel mogelijk preventief te vervangen zodat de stuw voor het begin van het hoogwaterseizoen (vanaf 1 november 2020) weer veilig bediend en het waterpeil weer goed gereguleerd kan worden. Hiervoor zijn diverse redenen: de inspecties van de overige tien jukken kosten veel tijd, er zijn geen betrouwbare bouwgegevens van de stuw beschikbaar, het coronavirus brengt onzekerheden met zich mee rondom de inzetbaarheid van bouwpersonnel de komende tijd en de stuw zou sowieso over twee à drie jaar in aanmerking zijn gekomen voor groot onderhoud. De preventieve vervanging past bovendien in het beleid om de scheepvaartsector en de GWW-sector zo veel mogelijk te ondersteunen in deze moeilijke tijden.

¹⁷ <https://www.portofamsterdam.com/nl/basijn/bekendmaking-besluit-tot-het-uitvaardigen-van-tijdelijke-aanvullende-regels-op-het-plan-van>.

¹⁸ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2498 en 2499

¹⁹ Kamerstuk 35 300 A, nr. 76

De stuwcomplexen bij Driel, Amerongen en Hagestein in de Nederrijn en Lek worden sinds 2015 grootschalig gerenoveerd binnen het programma Vervanging en Renovatie (VenR-programma). Sinds het begin van dit jaar worden de sluizen en stuwen bediend vanuit één nieuwe bediencentrale. Deze centrale staat op het middeneiland van het stuwcomplex Amerongen. De sluizen worden sinds dit moment ook vierentwintig uur per etmaal, zeven dagen per week voor de scheepvaart bediend. In de oude situatie werden ze in het weekend alleen overdag bediend.

Overnachtingshaven Spijk

De RvS heeft het provinciaal inpassingsplan Overnachtingshaven Spijk onherroepelijk verklaard. Daarmee kan deze overnachtingshaven bij Spijk worden aangelegd. Uit aanvullend onderzoek naar stikstofdepositie is gebleken dat het project de natuurgebieden in de omgeving niet zal aantasten. Bovendien is goed onderbouwd dat er dwingende redenen zijn voor de haven, dat er geen alternatieven zijn en dat er compensatie voor de natuur plaatsvindt. In totaal zal de haven bij Spijk ruimte bieden aan ongeveer 50 ligplaatsen, elk met een maximale lengte van 135 meter. Ook zijn er speciale ligplaatsen voor grote schepen (met duwbakken en voor gevaarlijke stoffen) en is voorzien in een auto-afzesteiger. De werkzaamheden starten in de loop van 2020.

Openstelling nieuwe sluis Eefde

Op 20 april 2020 is de tweede sluis bij Eefde in gebruik genomen na een bouwperiode van 3 jaar. De nieuwe sluis is dieper dan de bestaande. Daardoor kunnen nu zwaarder beladen schepen passeren die voortaan ook de havens van Hengelo, Enschede en Almelo kunnen bereiken. Ook is de sluis te gebruiken bij laag water. Bijzonder aan de nieuwe sluis is de toepassing van een innovatieve segmentdeur. Deze deur is, naast dat deze energie opwekt bij het sluiten, ook een verbetering voor de waterveiligheid. Met de voltooiing van de tweede sluis verbetert de bereikbaarheid van Twente voor de binnenvaart aanzienlijk en krijgt de regio een belangrijke economische impuls. De oplevering van de nieuwe sluis kolk betekent overigens niet dat de werkzaamheden voorbij zijn, vanaf nu voert de aannemer groot onderhoud uit aan de bestaande sluis.

Aanvullende maritieme zaken

Voortgang Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

Sinds de ondertekening van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens op 11 juni 2019 zijn door de overheid en de sector verschillende acties in gang gezet. Hierbij wil ik uw Kamer graag informeren over de voortgang van de belangrijkste acties inclusief de maatregelen voor het verminderen van stikstofemissie. Het onderzoek naar een Europees verduurzamingsfonds voor de binnenvaart is in volle gang en zal waarschijnlijk na de zomer worden afgerond. Daarnaast wordt gewerkt aan de totstandkoming van een labelsysteem waarmee de milieuprestatie van een schip kan worden gedomd. Dit labelsysteem kan gebruikt worden als basis voor bijvoorbeeld subsidieregelingen in het kader van de Green Deal of het eerdergenoemde Europese fonds, andere (lokale) voordelen aan schepen, het sluiten van vervoersovereenkomsten en financiering door financieringsinstellingen. Het streven is om nog dit jaar te komen tot een wettelijke basis voor het labelsysteem.

Ook wordt er op dit moment gewerkt aan de afschaffing van de energiebelasting op walstroom en aan de invulling van twee subsidies die beide naar verwachting in het najaar van 2020 worden opengesteld. Het gaat daarbij in de eerste plaats om een subsidie om de vraag naar schone motoren te stimuleren en in de tweede plaats om een subsidie om verschillende verduurzamingstechnieken in de maritieme sector te valideren. Daarnaast komen er, met mijn steun, interessante projecten van de grond, zoals een «pay per use» systeem voor batterijcontainers in de binnenvaart.

Ook is afgesproken om uit te zoeken hoe de maritieme sector in de Renewable Energy Directive II opgenomen kan worden. Tot slot is afgesproken dat mijn ministerie zich samen met de sector inzet voor de invoering van een mondiale fuel levy (mondiale brandstofheffing om CO₂-uitstoot tegen te gaan) voor de zeevaart in IMO-kader. Hiervoor zijn inmiddels de eerste stappen gezet met de indiening van een hierop gericht voorstel door de Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging bij de IMO. Dit voorstel is door Nederland ondersteund.

Veel van deze maatregelen dragen ook bij aan het verminderen van de stikstofemissie. Het gaat dan om elektrisch varen en varen met schonere motoren. Hiervoor stel ik geld beschikbaar. In het kader van de structurele aanpak stikstof worden ook de mogelijkheden onderzocht voor (extra) inzet van bronmaatregelen in de maritieme sector. Uw Kamer is hierover per brief²⁰ geïnformeerd door de Minister van LNV.

Stimuleringsregeling modal shift van weg naar water

In de Goederenvervoeragenda²¹ is als één van de maatregelen om een modal shift in het goederenvervoer te bevorderen, een verkenning van een stimuleringsregeling voor het gecontaineriseerde vrachtvervoer van weg naar water aangekondigd. Deze regeling zou aan moeten sluiten bij het VenR-programma van RWS dat voor de komende jaren op het hoofdwegennet gepland staat. Dit VenR-programma zal naar verwachting met grote verkeershinder gepaard gaan. Deze regeling zou bij moeten dragen aan de vermindering van deze hinder door een verplaatsing van het gecontaineriseerde goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart te bevorderen, langs de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.

Op basis van een co-creatie met logistieke bedrijven, betrokken overheidsinstanties, de Topsector Logistiek en de Logistieke Alliantie vindt een verkenning van de contouren van deze mogelijke regeling plaats. Deze verkenning is gericht op het versterken van de bundeling en verplaatsing van vrachten van de weg naar de binnenvaart, het stimuleren van frequente bargelijndiensten en de selectie van vrachten voor vervoer via de binnenvaart. De positie van de verlader binnen de keuze voor een modaliteit wordt daarbij nadrukkelijk meegenomen. We streven ernaar de regeling, na een eventuele Brusselse toetsing op steunkaders, nog dit jaar in werking te laten treden.

Vlootvervanging/bouw MPV-30

Afgelopen jaar heb ik uw Kamer op verschillende momenten geïnformeerd over de bouw van de multi purpose vessels (MPV-30) voor de RWS-vloot en de toen geldende zorgpunten daarbij: de diepgang, de zichtlijnen en de aandrijving van deze schepen door elektromotoren. Op 24 juli 2019 heb ik uw Kamer per brief²² op de hoogte gesteld van een

²⁰ Kamerstuk 35 334, nr. 82

²¹ Bijlage bij Kamerstuk 31 409, nr. 276

²² Kamerstuk 35 000 XII, nr. 89.

nieuwe certificering om de problemen met de diepgang te kunnen beheersen, vooruitlopend op eventueel verdergaande aanpassingen aan de schepen. Daarnaast is gebleken dat de aandrijving van de schepen voldoet aan de gestelde eisen. Tot slot hebben testvaarten met de MPV-30 uitgewezen dat ook de gekozen oplossing voor de zichtlijnen voldoende is. Aangezien de testvaarten verder geen nieuwe bevindingen opleverden, kan worden overgegaan tot de oplevering van de eerste MPV-30 (de Merwestroom). Deze zal binnen afzienbare termijn opgeleverd worden. In totaal worden drie schepen van het type MPV-30 opgeleverd. De oplevering van de andere twee schepen volgt later dit jaar.

Het onderzoek naar eventuele onregelmatigheden bij de aanbesteding van de MPV-30 is afgerond. Het onderzoek naar de vermeende belangenverstrengeling tijdens de aanbesteding van de MPV-30 concludeert: er is geen belangenverstrengeling en/of persoonlijke bevoordeling van de externe adviseur geconstateerd; wel was er sprake van schijn van belangenverstrengeling. RWS neemt maatregelen om bij volgende aanbestedingen ook de schijn van belangenverstrengeling te voorkomen.

Geschil over maritieme hulpverlening tussen bergers en KNRM

Al geruime tijd is er een discussie gaande tussen de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en bergingsbedrijven over de wijze waarop de berging van kleinere vaartuigen op zee plaatsvindt. Tijdens het AO Maritiem van 28 november heb ik toegezegd uw Kamer eind 2019 te informeren over de voortgang. Het overleg dat mijn ministerie voert met de KNRM en de bergingsbedrijven is erop gericht de betrokken partijen nader tot elkaar te brengen en overeenstemming te bereiken over de wijze waarop de berging van kleinere vaartuigen op zee plaatsvindt. Dit overleg is nog gaande. Zodra er sprake is van nieuwe ontwikkelingen, zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga