

Vergaderjaar 2021–2022

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 350

BRIEF VAN DE INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2022

Op 5 juli 2022 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. Ik zal eerst stilstaan bij een aantal algemene onderwerpen, daarna ga ik in op onderwerpen binnen het domein van zeehavens, zeevaart en binnenvaart.

Algemeen

Kamerbrief Modal shift

Tijdens de behandeling van de begroting 2022 in uw Kamer heb ik u een brief met nadere toelichting op de aanpak van knelpunten voor modal shift toegezegd. Deze toelichting wil ik plaatsen in een bredere modal shift context waarbij ik ook de doelen op korte en langere termijn met de modal shift aanpak en de eerste resultaten van de modal shift stimulering meeneem. Deze brief zal ik u kort na de zomer sturen.

Beleidsdoorlichting

In september 2021 is een Kamerbrief¹ gestuurd met de aankondiging van de beleidsdoorlichting van het begrotingsartikel 18 Scheepvaart en havens (periode 2015–2020). Het onderzoek is daarna gestart en inmiddels in volle gang. Dit najaar zal het resultaat van de beleidsdoorlichting inclusief een beleidsreactie en bevindingen van de onafhankelijke deskundige naar de Kamer worden gestuurd.

¹ Kamerstuk 32 861, nr. 68

Zeehavens

Stikstof en mainport

Recent is het beleidsprogramma lenW naar de Kamer gestuurd². Daarin is aangegeven dat stikstofruimte een belangrijke randvoorwaarde is voor effectief lenW-beleid mede omtrent de verdere ontwikkeling van havens. De stikstofdepositie moet omlaag. Met emissiereductie in mobiliteit draagt lenW daar volop aan bij. Tegelijkertijd valt te constateren dat de stikstofproblematiek leidt tot stagnatie in projecten als gevolg van vertraging in de natuurvergunningverlening in de Rotterdamse haven. Dit heeft tot gevolg dat de concurrentiepositie en het vestigingsklimaat onder druk komen te staan. Internationale board rooms kijken voor hun duurzame en circulaire investeringen met zorg naar de risico's die gepaard gaan met de zeer beperkte tot niet aanwezige stikstofruimte. Met het havenbeleid van de Havennota 2020–2030 zet lenW in op behoud en zo mogelijk versterking van de krachtige positie van mainport Rotterdam. De uitdagingen van de grondstoffen- en energietransitie zijn daarin fundamenteel, en de positie van de Rotterdamse haven is daarin niet meer vanzelfsprekend. Daarom is het belangrijk dat duurzame investeringen, zoals in biobrandstoffenfabrieken op de Tweede Maasvlakte, van de grond komen. In het kader van NOVI-gebied Rotterdam en onder leiding van lenW maken de departementen EZK, BZK en LNV zich samen met de Provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, Milieudienst Rijnmond, havenbedrijf Rotterdam en het havenbedrijfsleven sterk om uit de stikstofimpasse te geraken. Een complexe opgave, waarbij korte termijn oplossingen niet voorhanden zijn. Alle mogelijke instrumenten, zoals uitbreiding van de walstroom-elektriciteit voor zeeschepen, batterij-elektrische binnenvaart, en het per 1 januari 2021 ingestelde NO_x emissie controlegebied voor nieuw gebouwde zeeschepen op de Noordzee moeten hier samen met intern- en extern salderen aan bijdragen. Mijn inzet is erop gericht dat de stikstofcorrectie die voorkomt uit een vergroening van de zee- en binnenvaart zal leiden tot zowel natuurherstel als mogelijkheden voor duurzame havenontwikkeling.

Walstroom

Walstroom wordt in de zeevaart nog nauwelijks toegepast. Met het programma walstroom wil ik hier de komende jaren met de sector tot een omslag komen. Als eerste stap is in maart 2022 de tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen geopend³. Met de subsidie worden walstroomprojecten geselecteerd die gaan bijdragen aan de reductie van stikstofdepositie. De gerealiseerde reductie van stikstofdepositie zal onder andere worden ingezet ten behoeve van de vergunningverlening voor woningbouw.

Daarnaast werkt Nederland constructief mee aan EU-regelgeving die het aanbieden van walstroom voor specifieke scheepssegmenten gaat verplichten. Mede om aan deze aankomende verplichtingen te kunnen voldoen, bereid ik afspraken voor met de vijf grootste Nederlandse zeehavens, verenigd in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ). Haventerminals kunnen vervolgens met subsidie tijdig voorbereidingen treffen voor de benodigde investeringen in walstroomvoorzieningen. Naast het (vrijwillige) subsidietraject zullen ook de mogelijkheden van een wettelijke verplichting verkend worden voor terminals die onder de EU-verplichting gaan vallen. Zodra de afspraken met de BOZ zijn gemaakt wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

² Bijlage bij Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106

³ <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/walstroom-zeeschepen>

Zeevaart

Maritieme Autoriteit

Eerder bent u geïnformeerd over de ontwikkelingen omtrent de ambitie tot verbetering van het scheepsregister. Zoals ik nader heb onderzocht zijn met een andere organisatievorm aanzienlijke organisatorische en financiële consequenties gemoeid. Dit betekent een aanzienlijke uitbreiding van de personele capaciteit en zou een herstructurering binnen het departement betekenen. Dit vraagt op dit moment een te grote aanpassing binnen de organisatie en de benodigde financiële dekking voor een uitbreiding van de personele capaciteit ontbreekt. Tegelijkertijd is Nederland het als grote maritieme natie aan zijn stand verplicht om de dienstverlening op een hoger peil te brengen. Ik ben dan ook van mening dat veranderingen nodig zijn. Voor het eind van het jaar zal ik u informeren over de te zetten stappen. Ik beoog een concreet actie/bouwplan uit te werken voor verbeteringen binnen de huidige organisatiestructuur o.a. gericht op het reduceren van de doorlooptijden in de vergunningverlening. Tevens wil ik uitvoering geven aan maatregelen waarvoor geen aanvullend budget nodig is. Dit betreft het naar voren halen van procesoptimalisatie bij de scheepvaartvergunningen (zoals digitaal aanvragen en inrichten van de portal MijnILT).

Maritiem herstelplan/masterplan

Mede vanwege de motie van het lid Stoffer⁴ voor het ondersteunen van een maritiem herstelplan, informeer ik u over de status van het Maritiem Masterplan.

Het Maritiem Masterplan is in oktober 2021 ingediend in de tweede ronde van het Nationaal Groeifonds. Vanwege een negatief advies van de beoordelingscommissie van het Nationaal Groeifonds is er besloten om het Maritiem Masterplan geen financiële bijdrage te geven in deze ronde. De beoordelingscommissie heeft de uitwerking en samenhang van het voorstel als ontoereikend beoordeeld. Tegelijkertijd is er door de beoordelingscommissie onderkend dat de maritieme sector een belangrijke rol speelt voor Nederland en dat de transitie van de maritieme sector – zowel in de scheepvaart en de logistieke keten als in de scheepsbouw en maritieme toeleveranciers – ondersteuning behoeft. Met de bij het Maritiem Masterplan betrokken partijen, de vertegenwoordiging van de maritieme sector en de drie indienende departementen, wordt momenteel besproken wat de mogelijke vervolgstappen kunnen zijn. Inzet van het maritiem masterplan is om door een extra impuls te geven aan innovatie en door het stimuleren van pilot projecten bij de Rijksrederij, marine en de commerciële handelsvaart toe te werken naar 50 emissie-loze schepen in 2030. Door de extra impuls zou de Nederlandse maritieme sector haar koppositie in het verduurzamen en digitaliseren van schepen kunnen versterken en bijdragen aan het realiseren van een klimaat neutrale vloot in 2050.

Binnenvaart

Varend ontgassen

Op het gebied van het toekomstige verbod op varende ontgassen kan ik u het volgende melden. Onlangs heeft het ministerie vernomen dat het Waalse parlement heeft ingestemd met het ratificatievoorstel. België kan nu de ratificatieprocedure gaan afronden. Frankrijk zal volgens de laatste

⁴ Kamerstuk 35 570 XIII, nr. 57

berichtgeving medio dit jaar ratificeren. Daar ligt het ratificatievoorstel nu in het parlement. Zwitserland zal naar verwachting eind 2023 ratificeren. Vanuit het ministerie wordt er voortdurend druk gelegd op deze verdragsstaten om vaart te maken met de ratificatie. Mijn voorganger heeft afgelopen december gesproken met haar Franse ambtgenoot over de noodzaak voor een spoedige ratificatie. Onlangs heeft de Staatssecretaris dezelfde urgentie persoonlijk benadrukt richting de Zwitserse bondspresident. Volgens de laatste prognose zal de eerste fase van het verbod dan ook medio 2024 in werking kunnen treden. De invoering van het verbod duurt helaas langer dan gehoopt door de verschillende ratificatieprocessen. Ik heb begrip voor de zorgen die men heeft omtrent het ontgassen. Ik ga dan ook in de zomer samen met het IPO in gesprek met verladers, om ze te wijzen op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid om het ontgassen nu al in aanloop naar het verbod drastisch te verminderen en om te bespreken wat zij daarvoor nodig hebben. Samen met het IPO ga ik mij hard maken om tot goede afspraken hierover te komen met de industrie. Ik zal u hierna schriftelijk in een aparte brief informeren over de uitkomsten van dit gesprek, over de vorderingen van de Taskforce Varend Ontgassen en over hoe ik uitvoering ga geven aan de aangenomen gewijzigde motie van de leden Alkaya (SP) en Bouchallikh (GroenLinks) (Kamerstuk 31 409, nr. 344) inzake het ondersteunen van organisaties in de aanleg van een ontgassingsinfrastructuur. In die brief zal ik ook ingaan op de kosten van een ontgassingsinstallatie.

Voortgang beter bediend

Het impulsprogramma Beter Bediend (2020–2024) heeft tot doel om de bedientijden van sluizen en bruggen op vijf geselecteerde trajecten uit te breiden en om de informatievoorziening aan schippers te verbeteren.

Zoals gemeld in de vorige verzamelbrief⁵ is de uitbreiding van de bedientijden op de trajecten Brabantse kanalen, Roggebotsluis – Nijkerkerluis, Den Oever – Enkhuizen, Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en het Algeracomplex gerealiseerd.

Daarnaast is de volgende voortgang te melden op twee onderdelen. Ten eerste bediening op Afroep.

Er wordt door schippers inmiddels goed gebruik gemaakt van de per 1 november 2021 geïntroduceerde uniforme wijze van aanvragen van een bediening op afroep. Met de provincie Noord-Holland en provincie Groningen vinden momenteel gesprekken plaats over de implementatie van het nieuwe systeem voor hun provinciale objecten. Ten tweede over de uitbreiding van sluisplanning.nl. De uitbreiding heeft tot doel om de informatievoorziening over schuttingen en beschikbare wachtplaatsen bij sluizen te verbeteren. De uitvoering van dit project is in volle gang en de eerste versie van dit informatiesysteem zal naar verwachting in de komende maanden beschikbaar komen.

Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen

Momenteel wordt de tussentijdse evaluatie van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 uitgevoerd. Daarin

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 338

wordt ook gekeken naar de oorzaak dat het volledige budget niet is benut door de sector. De resultaten van de evaluatie zullen direct na het zomerreces met de Kamer worden gedeeld.

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