

Vergaderjaar 2022–2023

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 372

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 december 2022

Op 8 december 2022 vindt het commissiedebat Maritiem plaats. Hierbij wordt u geïnformeerd over de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken. Daarbij wordt eerst stilgestaan bij algemene onderwerpen, daarna wordt er ingegaan op onderwerpen binnen het domein van zeehavens, zeevaart en binnenvaart.

Algemeen

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 intussen afgerond en er wordt een kabinetsreactie voorbereid. Het resultaat van de beleidsdoorlichting, inclusief een kabinetsreactie en bevindingen van de onafhankelijke deskundige, wordt uiterlijk begin volgend jaar naar de Kamer gestuurd. Eerder is aangegeven dat de beleidsdoorlichting aan het eind van het jaar zou worden opgestuurd. Dit is iets vertraagd.

Beleidskader maritieme veiligheid

In de brief van 1 juli 2022², over ongevals cijfers scheepvaart 2021, is toegezegd dat de Kamer eind dit jaar nader geïnformeerd zou worden over de voortgang van de acties ter verwezenlijking van een risico gestuurde aanpak uit het Beleidskader maritieme veiligheid van november 2020.

De meeste van deze acties zijn inmiddels in gang gezet, maar vanwege de omvang van de acties zal het nog enige tijd duren voor alle acties volledig

¹ Kamerstuk 32 861, nr. 68.

² Kamerstuk 31 409, nr. 353.

zijn uitgevoerd en de risico gestuurde aanpak volledig is geïmplementeerd. De Kamer ontvangt voor de zomer van 2023 een overzicht over de stand van zaken.

Tevens is in het Commissiedebat Maritiem van 5 juli 2022 (Kamerstuk 31 409, nr. 355) toegezegd dat de Kamer in de loop van het najaar een brief zou ontvangen over de veiligheidsrisico's op de Noordzee. Hierbij werd tevens de link gelegd met het eerdere MARIN onderzoek naar de cumulatieve effecten van wind op zee, en de vraag in hoeverre dit onderzoek voldoende basis biedt voor het bepalen van een veiligheidsstandaard op de Noordzee. Het antwoord kunnen geven op deze vraag heeft helaas enige vertraging opgeleverd. De verwachting is echter dat de toegezegde brief in het eerste kwartaal van 2023 naar de Kamer wordt gestuurd.

Zeehavens

Houtrakpolder

Met de gewijzigde motie van de leden Koerhuis en Van der Molen³ heeft de Kamer opgeroepen om onderzoek te doen naar de voorwaarden waaronder een extra havenbekken in de Houtrakpolder tot stand kan komen. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak in NOVEX-verband Noordzeekanaalgebied (NZKG) vinden besprekingen plaats. Er wordt met betrokken partijen van Rijk, regio en haven voor het Noordzeekanaalgebied een integraal ontwikkelingsperspectief opgesteld. De opgaven en ruimtevraag in dit gebied op het vlak van water, wonen, (haven)economie en circulaire economie, energietransitie en landschap worden afgewogen. De Houtrakpolder maakt onderdeel uit van deze afweging. De ruimtelijke reservering van de Houtrakpolder wordt beschouwd vanuit de bestaande situatie en de toekomstige ontwikkelingen, in relatie met de omgeving van het NZKG en met de Amsterdamse havenactiviteiten op het gebied van energietransitie en circulaire economie. Het nader op te starten onderzoek zal hierop ingaan. De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten in 2023. Dit is conform wat afgesproken is in het Bestuurlijk Overleg MIRT⁴.

Walstroom

De uitrol van walstroom in Nederland komt op gang. De eerste tender van de subsidieregeling walstroom ten behoeve van stikstofreductie heeft zes walstroomprojecten opgeleverd, waaronder walstroom voor de cruise-terminals van Amsterdam en Rotterdam. Daarnaast vinden constructieve gesprekken plaats met de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) om te kunnen voldoen aan de aankomende Europese walstroomverplichtingen per 2030, die voortvloeien uit de in ontwikkeling zijnde EU AFIR verordening. De afspraken met de BOZ worden in het voorjaar van 2023 vastgelegd in een intentieverklaring die met de Kamer gedeeld zal worden. Vervolgens kan, mede met behulp van een nieuwe subsidieregeling, uitvoering worden gegeven aan de walstroomprojecten die nodig zijn om te voldoen aan de Europese verplichtingen voor de scheepsvaart-segmenten containerschepen, cruiseschepen en RO/RO ferryschepen. Naast de ingezette uitrol van walstroom voor de zeevaart wordt ook werkt gemaakt van de uitrol voor de binnenvaart, op de door Rijkswaterstaat beheerde ligplaatsen. Hiervoor is € 16 mln. gereserveerd. Een aantal ligplaatsen van RWS is al voorzien van walstroom. Nu wordt verkend welke en hoeveel ligplaatsen op korte termijn ook voorzien kunnen gaan worden van walstroom. Tenslotte worden innovatieve toepassingen van

³ Kamerstuk 31 409, nr. 364.

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

walstroom verkend voor zeeschepen om bijvoorbeeld batterij-elektrisch de haven uit te kunnen varen.

Evaluatie nieuwe loodsverplichting

Op 19 september 2022 heeft de Kamer het evaluatierapport van het bureau Twynstra Gudde over het eerste jaar nieuwe loodsplichtregelgeving⁵ («Loodsplicht nieuwe stijl») ontvangen. Dit komt overeen met wat is gevraagd in de motie Laçin⁶. De evaluatie is gebaseerd op data van de zeehavens over het jaar 2021 en op interviews met de betrokken bevoegde autoriteiten (de havenmeesters), de registerloodsen en redersverenigingen.

In de evaluatie is een lijst van juridische vraagpunten en een lijst van wensen rond nieuwe experimenten opgenomen. In de aanbiedingsbrief is aangegeven dat de punten op deze lijsten onderling verschillen in grootte en gevolgen en dat wensen die grote gevolgen hebben en de basis van het loodsplichtregime raken op dit moment niet aangepast worden in de regelgeving. De regelgeving moet eerst goed geïmplementeerd en geëffectueerd worden, voordat over dergelijke grote wijzigingen kan worden besloten.

Aan de bovengenoemde organisaties is gevraagd om een reactie op de in de evaluatie benoemde punten. Op basis daarvan kunnen eventuele wijzigingen in de loodsplichtregelgeving doorgevoerd worden. Het gaat in dat geval om kleine wijzigingen, die regionaal aan het licht zijn gekomen en om het aanbrengen van tekstuele wijzigingen en verduidelijkingen.

Om de uitwerking van de Loodsplichtregelgeving goed te monitoren, zal er vijf jaar na inwerkingtreding een volgende evaluatie van het loodsplichtregime worden uitgevoerd.

NOVEX-gebied Rotterdamse haven

Binnen de kaders van de Nationale Omgevingsvisie is de Rotterdamse haven een NOVEX-gebied. In dit NOVEX-gebied werken Rijk, Regio, Havenbedrijf Rotterdam, havenbedrijfsleven en milieudienst Rijnmond (DCMR) gezamenlijk aan de integrale en complexe opgaven die in het havengebied samenkomen en gerelateerd zijn aan de leefomgeving. Zowel voldoende fysieke ruimte als voldoende milieugebruiksruimte zijn noodzakelijk voor de transitie van de Rotterdamse haven naar een duurzame, circulaire en klimaat neutrale haven economie. Op het gebied van stikstof spannen de NOVEX-partners zich daarom in voor maatregelen voor stikstofreductie (zoals walstroom voor zeeschepen) en zoeken zij tegelijkertijd naar manieren om de gestagneerde natuurvergunningverlening weer op gang te krijgen. Het doel is om klimaatprojecten in de haven van de grond te laten komen met behoud van robuuste natuur in de nabijgelegen duingebieden. Verder wordt ingezet op het vinden van een goede balans tussen de geluidruimte van de haven en de leefomgevingskwaliteit van de stad Rotterdam en haar omgeving. Tot slot willen de NOVEX-partners inspelen op de mogelijke gevolgen van een nieuw grondstoffen- en brandstoffsysteem, zoals naar verwachting een toename van duurzame energiedragers zoals waterstof. De milieudienst Rijnmond brengt casuïstiek van nieuwe ontwikkelingen in, waarbij wordt onderzocht wat dit betekent voor zaken als externe veiligheid en de benodigde fysieke ruimte in de haven en op het achterland.

⁵ Kamerstuk 35 248, nr. 11.

⁶ Kamerstuk 35 248, nr. 10.

Op basis van deze opgaven wordt met de Provincie Zuid-Holland gewerkt naar uitvoeringsafspraken binnen NOVEX-gebied de Rotterdamse haven, rekening houdend met de provinciale startpakketten en ruimtelijke arrangementen. Het streven is om de Kamer medio 2023 nader te informeren over de uitvoeringsafspraken van het NOVEX-gebied binnen de provinciale ruimtelijke arrangementen. Daarin is ook aandacht voor de samenhangende ruimtelijke keuzes in combinatie met uitvoering van maatregelen, zodat de uitdagingen toekomstbestendig, gebiedsgericht en in samenhang opgepakt worden.

Zeevaart

Dierentransport over zee

In het Commissiedebat Maritiem van 5 juli 2022 is aan de Kamer toegezegd schriftelijk terug te komen op de vragen van het lid Van Raan (PvdD) over de uitkomsten van het gesprek met de Roemeense Eurocommissaris over dierentransport.

De vragen werden gesteld met betrekking tot het zinken van een Roemeens schip met 14.000 schapen in 2019. Het ongeval is in diverse Europese ambtelijke overleggen aan de orde geweest, zoals overleggen over de Europese verordening (EG) nr. 1/2005 (transportverordening). De Europese Commissie heeft sindsdien voorstellen gedaan voor aangepaste voorschriften voor vervoer van dieren over zee en de keuring van veeschepen die daarvoor worden ingezet. Deze voorstellen worden nu met de lidstaten besproken. Daarnaast is de Europese Commissie gestart met een herziening van de transportverordening. Deze is van toepassing op dierentransport vanuit EU-havens, ongeacht de vlag waaronder het schip vaart. Nederland heeft samen met Duitsland, Denemarken, België en Zweden een *position paper* naar de Europese Commissie gestuurd met de inzet voor deze herziening. Een einde aan lange afstand transporten over zee is hier een belangrijk onderdeel van. Deze position paper is afgelopen juli door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit naar de Kamer gestuurd.⁷

Asbest aan boord van zeeschepen

Op 11 februari 2022 is de Kamer geïnformeerd over de voorgestane «weg voorwaarts» in dit langlopende dossier.⁸ Centraal hierin stond het voornemen om in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aandacht te vragen voor een meer geharmoniseerde aanpak, in het bijzonder voor asbest geplaatst tussen 2002 en 2011. Leidend beginsel was en is het zeker stellen van een gezonde werk- en leefomgeving aan boord, met tegelijkertijd het zo veel mogelijk borgen van een internationaal level playing field. Hiertoe heeft Nederland samen met Duitsland in IMO een voorstel ingediend.

Dit voorstel voorziet in een effectieve- en deels risico gestuurde oplossing voor pakkingen geplaatst tussen 2002 en 2011. Dit werd in de praktijk door de sector ervaren als de meest problematische toepassing van asbest in zeeschepen. Het voorstel werd recent tijdens het IMO-veiligheidscomité aangenomen met brede steun van andere IMO-lidstaten en de internationale werkgevers- en werknemersorganisaties (ICS en ITF).

Het aangenomen voorstel houdt een aanpassing van een IMO Circulaire in, op grond waarvan reders, als er geen sprake is van tussentijds

⁷ Kamerstuk 21 501-32, nr. 1452.

⁸ Kamerstuk 31 409, nr. 345.

onderhoud aan het betreffende systeem, saneringen van asbesthoudende pakkingen kunnen uitstellen tot de sloop van het schip. Als in goede staat en onaangeroerd, leveren pakkingen, die veelal in besloten ruimtes zitten, geen gevaar op voor de gezondheid. Periodieke controles en monitoring van de betreffende ruimtes door de reder en de toezichthoudende klassenbureaus, bewaken de veilige werkomstandigheden. Omdat door het onaangeroerd laten van het asbesthoudend materiaal in de besloten ruimtes van zeeschepen de risico's afnemen en deze procedure nu internationaal is afgestemd, ontstaat een hoger veiligheidsniveau en een internationaal gelijk spelveld.

Transparantie besluitvorming IMO

De leden Sjoerdsma en Tjeerd de Groot hebben een motie⁹ ingediend, waarin zij het kabinet verzoeken om de transparantie van besluitvorming van de IMO te verbeteren en waarin zij de IMO aanspoorden tot het ambitieuzer en concreter maken van maatregelen tegen de uitstoot van broeikasgassen. Bij de beantwoording van vraag 10 van de lijst van vragen bij de vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (V) voor het jaar 2022¹⁰ heeft de Minister van Buitenlandse Zaken daarop geantwoord dat vergaderstukken voorafgaand aan de IMO-vergadering worden gepubliceerd, mits de indienende lidstaat hiertoe toestemming heeft verleend en dat Nederland zich in de Council van de IMO heeft uitgesproken voor meer transparantie en het live-streamen van vergaderingen. Sinds de beantwoording van de vragen in 2021 is men in de Council van IMO overeengekomen dat (delen van) vergaderingen, in principe, via een livestream open zijn voor het publiek en dat daar duidelijke criteria en procedures voor ontwikkeld moeten worden. Aangezien niet alle landen dezelfde mate van transparantie nastreven zal hierover de komende vergaderingen nog verder gediscussieerd worden. Ten aanzien van de ambitieuzere maatregelen ter reductie van broeikasgassen is op 22 november 2021 een brief naar de Kamer gezonden¹¹.

Zeemanshuizen

De motie¹² van het lid Postma c.s. van 19 november 2020 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 geborgd¹³.

In de brief van 23 november 2021 is aan de Kamer meegedeeld dat hierover overleg is gevoerd met belanghebbenden, waaronder de Nederlandse Zeevarenden Centrale (NZC) en sociale partners in de zeevaartsector. Omdat de COVID-19 pandemie heeft geleid tot een verslechterde financiële situatie is er prioriteit gegeven aan het korte termijn probleem van de zeemanshuizen en de bijbehorende welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden. Daartoe is vanuit de Ministeries van IenW, SZW en VWS een eenmalige bijdrage van € 180.000,- beschikbaar gesteld. De sectorpartijen hebben eenzelfde bedrag bijeengebracht. Voor een meer structurele oplossing wordt samen met betrokken partijen gewerkt aan een toekomstbestendige visie op de zeemanshuizen en het welzijn van zeevarenden.

⁹ Kamerstuk 35 570 V, nr. 73.

¹⁰ Kamerstuk 35 925 V, nr. 49.

¹¹ Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 934.

¹² Kamerstukken 35 570 XII, nr. 29.

¹³ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 29.

De NZC laat momenteel een beknopte studie uitvoeren naar de financieringsbehoefte van de welzijnsfaciliteiten in Nederlandse havens ten behoeve van zeevarenden. De verwachting is dat deze studie uiterlijk begin 2023 gereed is en mede als vertrekpunt kan dienen voor het bepalen van adequate welzijnsfaciliteiten van zeevarenden in Nederland, inclusief het inrichten van een structurele wijze van financiering.

Doorvaart windparken

Tijdens het Commissiedebat Maritiem van 5 juli jl. zijn door het lid de Groot (D66) vragen gesteld over de betrokkenheid van de pleziervaartsector in het Noordzeeoverleg (NZO). In augustus hebben het NZO en het Rijk met vertegenwoordigers van de pleziervaart gesproken over doorvaart en medegebruik in windenergiegebieden. Zowel de inhoudelijke zorgen van de pleziervaartsector als de vertegenwoordiging van de sector in het Noordzeeoverleg zijn daarbij aan de orde geweest.

Tijdens dit gesprek is afgesproken dat het NZO en het Rijk een informatiebijeenkomst organiseren om het beleid op doorvaart en medegebruik te verduidelijken. Ten aanzien van de vertegenwoordiging is vanuit het NZO de wens geuit dat de pleziervaartsector aangehaakt blijft bij de werkgroep medegebruik en gebiedspaspoorten. Hierin komt ook doorvaart aan de orde. Ook heeft het NZO aangegeven dat er ruimte is om, in overleg met de vertegenwoordiging van de maritieme sector, aan te sluiten bij het plenaire Noordzeeoverleg wanneer er agendapunten aan de orde zijn die voor deze groep van cruciaal belang zijn. Over deze mogelijkheid is ook gesproken in een separaat overleg tussen de NZO-voorzitter, de pleziervaartsector en de vertegenwoordiging van de maritieme sector in het NZO.

Dienstverlening scheepsregister

De Kamer is reeds geïnformeerd over de ambitie tot stapsgewijze verbetering van het scheepsregister en het voornemen om concrete verbeteringen door te voeren binnen de huidige organisatiestructuur¹⁴. Daarbij wordt gericht op het op orde brengen van de basis: vergunningverlening op orde. Met name de verbetering van het proces van vergunningverlening is een urgente wens van de sector. Daartoe is binnen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) het programma Optimalisatie Vergunningverlening van start gegaan. Het programma maakt stappen om aanvragen van vergunningen te digitaliseren en gemakkelijker te maken. De eerste vergunningen scheepvaart zijn al digitaal aan te vragen met een vereenvoudigd aanvraagformulier. Dit betreft onder meer de nationaliteitsverklaring. Optimalisering van het vergunningsproces zal leiden tot een verkorting van de doorlooptijden. Medio 2023 moeten alle vergunningen voor scheepvaart digitaal aan te vragen zijn via het portal MijnILT. De Kamer zal periodiek geïnformeerd worden over de verdere verbetering van het scheepsregister.

SAR-helikopter

Op 8 september jl. heeft de Kamer een brief ontvangen, waarin een aantal vragen beantwoord zijn over de aanbesteding van de nieuwe SAR-helikopter door het Ministerie van Defensie¹⁵. Op 4 november jl. is het nieuwe SAR-helikoptercontract ingegaan. Vanaf die datum wordt de SAR-helikopterdienstverlening verzorgd door Bristow Nederland B.V., dat opereert vanaf de bases Den Helder Airport en Vliegveld Midden Zeeland.

¹⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 129.

¹⁵ Kamerstuk 30 490, nr. 41.

Binnenvaart

Programma Beter Bediend

Het impulsprogramma Beter Bediend bestaat uit een aantal acties om de bediening van geselecteerde sluizen en bruggen te verbeteren en om de informatievoorziening aan gebruikers te verbeteren. In de verzamelbrief maritiem van 23 november 2021¹⁶ is al gemeld dat de uitbreiding van de bedientijden op de vijf trajecten volledig is gerealiseerd. In de verzamelbrief van 5 juli jl.¹⁷ is gemeld dat het nieuwe systeem van bediening op afroep in gebruik is genomen.

Daarmee resteren nog twee aspecten van Beter Bediend, die in de afrondende fase zitten:

- Momenteel wordt de eerste versie getest van de vernieuwde en uitgebreide sluisplanning, het informatiesysteem over schuttingen en beschikbare wachtplaatsen bij sluizen. In de komende maanden wordt toegewerkt naar een definitieve versie die in gebruik kan worden genomen.
- De verbetering van het camerazicht op de sluizen Weurt en Heumen heeft vertraging opgelopen door leveringsproblemen van de benodigde apparatuur. Hierdoor zal de definitieve realisatie in 2023 plaatsvinden.

Biobrandstoffen

In de brief van 1 juli 2022¹⁸ is aangegeven dat met de verschillende stakeholders in de sector afspraken gemaakt kunnen worden over de soorten hernieuwbare brandstoffen die veilig kunnen worden toegepast in de binnenvaart en de manier waarop deze brandstoffen daadwerkelijk aan de binnenvaart geleverd kunnen worden. Met stakeholders worden niet alleen brancheverenigingen in de binnenvaart bedoeld, maar ook brandstofleveranciers, motorfabrikanten en verzekeraars. Onderzoeksbureau Panteia heeft de opdracht gekregen om de partijen bij elkaar te brengen om deze afspraken uit te werken. In de zomerperiode zijn individuele gesprekken gevoerd en inmiddels heeft ook een bredere sessie plaatsgevonden. De verwachting is dat deze afspraken in het eerste kwartaal van 2023 nader worden uitgewerkt.

Op ambtelijk niveau hebben er ook diverse gesprekken plaatsgevonden met de Europese Commissie, België en Duitsland over de implementatie van de nieuwe Richtlijn Hernieuwbare Energie (REDIII) die in het kader van het Fitfor55-pakket wordt uitgewerkt. Inzet van Nederland bij de REDIII-implementatie is om alle vervoerssectoren te laten bijdragen aan het realiseren van de overal CO₂-target voor vervoer, op een manier die niet het gelijke speelveld verstoort tussen Nederland en de ons omringende landen. Die gesprekken verliepen in een constructieve sfeer en zullen op korte termijn worden vervolgd.

De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rondom het implementatieproces van de REDIII.

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

¹⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 338.

¹⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 355.

¹⁸ Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1064.