

Vergaderjaar 2022–2023

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 376

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2022

Hierbij stuur ik u de schriftelijke antwoorden op de vragen die gesteld zijn tijdens de tweede termijn van het Commissiedebat Maritiem van Infrastructuur en Waterstaat op 8 december 2022 (Kamerstuk 31 409, nr. 377).

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

Vragen van D.A.N. Koerhuis

Vraag:

De heer Koerhuis (VVD) vroeg of de springmeesters bij het vervolg van de sloopwerkzaamheden bij de Nieuwe Sluis Terneuzen (NST) wél gecertificeerd zijn.

Antwoord:

Ik verwijs voor het antwoord op deze vraag graag naar de uitgevoerde evaluatie. Daaruit bleek dat de aangestelde springmeester beschikte over de correcte registratie. Het gaat hier om de registratie «springmeester onder water». Uit de beschikbaar gestelde informatie kon echter niet worden opgemaakt of ook de medewerkers van de springmeester over de voor hen verplichte registratie beschikten. Bij de voorbereiding van de volgende «ploff», die nodig is voor de resterende sloopactiviteiten bij de NST, zal hier expliciet op gecontroleerd worden. Ter toelichting: VOMES is de Nederlandse stichting die zorgdraagt voor registratie van springmeesters in het kader van de Arbowetgeving. Iedereen die werkzaamheden verricht met explosieve stoffen, maar voor wie geen registratieplicht bestaat op de competentieniveaus, moet zijn geregistreerd in het «Register veilig werken met explosieve stoffen» op het competentieniveau «Basiskennis VOMES».

Vraag:

De Heer Koerhuis (VVD) vroeg waarom er gekozen is voor Zeeland voor de SAR helikopters? Daarnaast vroeg de Heer Koerhuis of de stand-by tijd niet te kort is.

Antwoord:

In het programma van eisen van de aanbesteding is de eis gesteld om de helikopters in te zetten vanaf Den Helder Airport en optioneel vanaf een tweede basis in Zuidwest Nederland. De aanbieder van de SAR-dienstverlening (Bristow) heeft een tweede basis aangeboden op Vliegveld Midden-Zeeland. Die locatie is daarmee een keuze van de aanbieder van de SAR-dienstverlening.

Wat betreft de notice tijd het volgende. Bristow is een internationaal bedrijf met jarenlange, wereldwijde ervaring in het uitvoeren van SAR-operaties. Deze operator heeft in een lopend contract (in het Verenigd Koninkrijk) aangetoond dat, hoewel dit geen vereiste is, de helikopter veelal binnen tien minuten na alarmering in de lucht is.

Vraag:

De heer Koerhuis (VVD) vroeg welke financiële dekking kan gevonden worden voor de benodigde investeringen in de Zeehavens in Groningen?

Antwoord:

In de motie Koerhuis heeft uw Kamer mij gevraagd om in gesprek te gaan over de door Groningen Seaports (GSP) benoemde knelpunten, zijnde de N33 en de bruggen over de vaarweg Lemmer-Delfzijl (Kamerstuk 35 925 A, nr. 44). De knelpunten zijn bij mij bekend en ik ben hierover in contact met de regio. Zo werk ik samen met de Staatssecretaris voor Mijnbouw mee aan het Masterplan Zeehavens, dat onderdeel is van de Toekomstagenda Groningen. In het Masterplan kijken de Provincie Groningen, gemeenten en waterschappen naar een integraal plan voor Groningen Seaports.

Binnen het Masterplan worden de gezamenlijke opgaven in beeld gebracht. Er wordt in samenhang gekeken naar de lange termijn economische ontwikkelingen, energie, leefbaarheid, circulariteit, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid (bv. weg, water, lucht, spoor, kabel, buizen).

Dit plan koppelen we zoveel mogelijk aan lopende processen. Op basis van een gedeeld beeld over de aard en omvang van de opgaven kunnen partijen bekijken welke maatregelen nodig zijn. Voor investeringen in bereikbaarheid maak ik gebruik van de MIRT-overlegstructuren, waarbij indien nut en noodzaak in voldoende mate is aangetoond ook financiële dekking voor investeringen aan de orde kan komen.

Vraag:

De Minister focust, aldus dhr. Koerhuis, in zijn eerste termijn heel erg op de derde Maasvlakte voor het deelnemingenbeleid. Dat snap ik. Die noemde ik ook. Maar dat was een voorbeeld. Kan de Minister nog concreter ingaan op de Energiehaven? Kan hij bekijken hoe we die kunnen financieren via een staatsdeelneming?

Antwoord:

De Energiehaven betreft een nieuw te ontwikkelen haventerrein van 13,7 ha. dat is gelegen aan de Noordelijke oever van het Noorderbuitenkanaal, buiten de sluizen van IJmuiden. Een consortium van partijen bestaande uit de Provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Havenbedrijf Amsterdam en Zeehaven IJmuiden ontwikkelt de Energiehaven in samenwerking met Tata Steel voor de aan- en afvoer van onderdelen voor windmolens op zee. Hiermee wordt bijgedragen aan verduurzaming en energietransitie door energieopwekking met wind op zee. Met de reeds in gang gezette ontmanteling van het bestaande baggerdepot Averijhaven, dat in beheer is bij Rijkswaterstaat, draag ik ook bij aan de totstandkoming van de Energiehaven. Daarnaast heb ik eerder al een financiële bijdrage verleend aan het consortium Energiehaven via de provincie Noord-Holland. De omvang hiervan was circa 27 miljoen euro.

Voor het aangaan van staatsdeelnemingen volgt het kabinet het afwegingskader uit de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2022 (Kamerstuk 28 165, nr. 370). Daarin staat dat het kabinet het beleid om terughoudend te zijn bij het aangaan van deelnemingen continueert. Voor een dergelijk ingrijpende vorm van overheidsingrijpen moeten aantoonbaar dringende redenen zijn. Zo moet eerst worden nagegaan of er een publiek belang is. Als dat het geval is, bekijkt het kabinet eerst of andere, minder ingrijpende instrumenten kunnen bijdragen aan het borgen van dat publiek belang. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft met het consortium Energiehaven afgesproken dat zij voor het verder dichten van de onrendabele top in overleg treden met het Ministerie van EZK, vanwege de belangen die gepaard gaan met de aanbesteding en aanleg van windmolenparken. Daarnaast zal het consortium inzetten op het mogelijk verkrijgen van EU subsidie uit de Connecting Europe Facility.

Vraag van het lid C. Stoffer (SGP)

Vraag:

De heer Stoffer (SGP) vroeg of de Minister met de andere betrokken kabinetsleden zich wil inzetten om de planning van de vlootvervanging vóór het meireces naar de Tweede Kamer te sturen, zodat het meegenomen kan worden in het reguliere begrotingsproces voor 2025 en verder.

Antwoord:

Zoals in de eerste termijn van het Commissie Debat Maritiem van 8 december j.l. is aangegeven, zullen de benodigde middelen binnen meerdere begrotingen moeten worden vrijgemaakt. Dit maakt het invullen van dit verzoek lastig. De urgentie achter de vraag van de heer Stoffer is echter duidelijk. Op korte termijn zal overleg gevoerd worden met de Ministers van LNV, Defensie en Financiën om te kijken wat er mogelijk is bij de verschillende opdrachtgevers. Zoals eerder al toegezegd, wordt de Kamer geïnformeerd over nieuwe ontwikkelingen.

Vraag S.C. Kröger (Groen Links)

Vraag/opmerking:

Mevrouw Kröger heeft in het Commissie Debat Maritiem van 8 december j.l. aangegeven dat ze graag voor het tweeminutendebat een brief ontvangt over varend ontgassen en met name het antwoord op de vraag wat er gedaan gaat worden met de uitspraak van de rechter.

Antwoord:

De Kamer ontvangt voor het tweeminutendebat een brief over varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 375).

Vraag/verzoek:

Met betrekking tot scrubbers dringt mevrouw Kröger aan op nationale stappen, ook met omringende landen, en niet te wachten op uitkomsten uit de IMO.

Antwoord:

De Kamer is op 8 december jl. geïnformeerd over de inzet op het gebied van scrubber waswaterlozingen¹. Daarin is aangegeven dat in IMO gewerkt zal worden aan een aanscherping van de richtlijnen voor het gebruik van scrubbers, en wordt bezien of, en waar, scrubber waswaterlozingen kunnen worden aangescherpt of verboden. Hierin worden ook gesprekken met buurlanden en aanvullend onderzoek meegenomen. Er is echter geen sprake van, dat gewacht wordt op resultaten in IMO. Samen met buurlanden zie ik komend jaar mogelijke gezamenlijke initiatieven in IMO, maar worden ook opties voor maatregelen in de eigen nationale wateren verkend. Over de uitkomsten van al deze, in belangrijke mate samenhangende acties, zal de Kamer in het 4^e kwartaal 2023 worden geïnformeerd.

Vraag S.C. Kröger (Groen Links) en de heer van Raan (Partij voor de Dieren)

Vraag:

Mevrouw Kröger (GroenLinks) heeft gevraagd of erkend kan worden dat verdere groei van het aantal scheepsbewegingen in de zeescheepvaart niet kan als we in 2030 CO₂-reductie teweeg willen brengen. De heer Van Raan (Partij voor de Dieren) vraagt in aanvulling hierop of gekomen kan worden tot een CO₂ budget of plafond voor de zeescheepvaart.

Antwoord:

De inzet van het kabinet is erop gericht de CO₂-uitstoot van de zeevaart in absolute zin zo snel mogelijk naar beneden te brengen en de zeevaart uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te laten zijn. Zolang de vraag naar producten van overzee bestaat, zal inperking van het transport over zee naar Nederland niet leiden tot minder vervoer, maar tot verplaatsing naar niet-Nederlandse havens. Nederland zet daarom primair in op voldoende

¹ Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 972.

ambitieuze internationale normering en beprijzing, inclusief tussendoelen die ons op het pad houden om ook de zeevaart te laten bijdragen aan het 1,5 graad doel uit het Parijs akkoord. In EU-verband wordt hier inmiddels een start mee gemaakt door de zeevaart onder het emissiehandelsstelsel te brengen en door een (in de tijd scherper wordende) reductie van de broeikasgas intensiteit van brandstoffen aan boord van schepen verplicht te stellen. Nederland heeft daarbij gepleit voor zo scherp mogelijke normen en zal dat bij de herziening over enkele jaren opnieuw doen. Op mondiaal niveau is de inzet om, samen met andere ambitieuze landen, medio 2023 in IMO een vergelijkbare aanscherping van de klimaatdoelen en het bijbehorend instrumentarium af te spreken. In aanvulling op deze internationale inzet wordt gewerkt aan initiatieven, zoals het maritiem masterplan, om op nationaal niveau de verduurzaming van de zeevaart te versnellen.

Vragen C.A.M. Van de Plas (BBB)

Vraag:

Door mevrouw Van der Plas (BBB) is gevraagd hoe Nederland omgaat met aanbestedingsregels in vergelijking met landen als Duitsland en Frankrijk.

Antwoord:

Een open economie is belangrijk voor zowel Nederland als de maritieme sector. De export is de motor van de Nederlandse economie. Wederkerigheid is daarbij belangrijk. De oplossing ligt dus niet in het afschermen van de Nederlandse markt. Ook de Nederlandse maritieme industrie wint aanbestedingen in Europa. Zo won Damen in 2020 een grote Duitse order voor de bouw van fregatten. Ook andere competitieve bedrijven in de maritieme sector, zoals Boskalis, hebben baat bij open markten, ook buiten Europa.

Binnen Europese kaders wordt goed gekeken naar de eisen bij Europese aanbestedingen en hoe gezorgd kan worden dat de belangen van de Nederlandse industrie geborgd kunnen worden. Daarnaast moet ook verder ingezet worden op het verbeteren van het concurrentievermogen van de sector, zodat zij nationaal én Europees de opdrachten kunnen realiseren die zij nodig hebben.

Vragen T.C. de Groot (D66)

Vraag:

De heer De Groot (D66) vraagt hoe met welwillende staten in de IMO-afspraken zouden kunnen worden gemaakt om toch verder of harder te gaan, en of wellicht een IMO van meerdere snelheden mogelijk is.

Antwoord:

De kern van afspraken in IMO is dat deze een wereldwijde werking hebben. Voor een mondiaal opererende sector als de zeevaart zijn mondiale afspraken van groot belang om een zo groot mogelijk effect te bereiken en te zorgen voor een gelijk speelveld. Om meer invloed uit te oefenen op de onderhandelingen trekt Nederland binnen IMO zoveel mogelijk op met gelijkgestemde ambitieuze landen en helpt bruggen te slaan naar landen die nog een minder uitgesproken positie hebben.

Regionale afspraken of «een IMO van meerdere snelheden» staan op gespannen voet met het karakter van IMO en het belang van mondiaal werkende afspraken.

Desalniettemin trekken ambitieuze landen (waaronder Nederland), naast de inzet in de IMO-onderhandelingen, samen op in koploperinitiatieven. De inzet op internationale groene scheepvaartcorridors is daar een voorbeeld van. Zo heeft ook Nederland vorig jaar op COP26 in Glasgow de Clydebank Declaration ondertekend. Op grond waarvan gewerkt wordt aan groene corridors. Daarnaast heeft de EU ervoor gekozen om, vooruitlopend op mondiale afspraken in IMO, met het fit-for-55 pakket voor de zeevaart regionale afspraken te maken over broeikasgasreductie. Hiermee wordt ook druk gezet op de IMO om te presteren. Aandachtspunten daarbij zijn dan wel het voorkómen van weglekeffecten, het zo veel mogelijk borgen van een gelijk speelveld, en het laten aansluiten van de EU-afspraken op toekomstige mondiale afspraken.

Vraag:

De heer De Groot vraagt of de Kamer geïnformeerd kan worden over de rechtszaak bij windparken in relatie tot doorvaart, en wat de consequenties hiervan zijn voor andere windparken en de afstemming met andere lidstaten.

Antwoord:

Het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers en de vereniging voor Beroepschartervaart zijn in beroep gegaan tegen de beslissing op bezwaar inzake de Bekendmaking houdende een verbod zich te bevinden binnen de veiligheidszones van windenergiegebied Borssele. Met het besluit tot instellen van een veiligheidszone stelt het bevoegd gezag de geografische afbakening vast van de veiligheidszones en kan het inhoudelijke randvoorwaarden stellen voor het gebied. Doorvaart voor schepen met een lengte tot 45 meter in windenergiegebied Borssele verloopt via de hiervoor aangewezen corridor.

Op 8 december jl. is de zaak inhoudelijk behandeld bij de Rechtbank Amsterdam. Uiterlijk 19 januari 2023 volgt de uitspraak van de rechter. De uitspraak richt zich alleen op het besluit voor windenergiegebied Borssele. Het is nog onbekend of de uitspraak gevolgen heeft voor doorvaart in andere windenergiegebieden en de afstemming met andere lidstaten. Uw Kamer zal over de uitspraak en de mogelijke gevolgen ervan geïnformeerd worden.