

Vergaderjaar 2020–2021

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 332

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 mei 2021

Op 2 juni 2021 (Kamerstuk 31 409, nr. 324) vindt het Commissiedebat Maritiem plaats. Vooruitlopend hierop wil ik uw Kamer graag informeren 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, havens, binnenvaart en vaarwegen. Daarnaast wordt u voor het debat nog separaat geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen inzake de MSC Zoe en de stand van zaken van de Green Deal Binnenvaart, Zeevaart en Zeehavens.

Milieu en klimaat gerelateerde aangelegenheden

Walstroom en stikstofaanpak

Hierbij informeer ik uw Kamer hoe ik uitvoering geef aan de moties van het lid Omtzigt¹ en van het lid Van Otterloo c.s.².

Motie Omtzigt

In de motie van het lid Omtzigt wordt de regering verzocht «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». De inhoud van de motie steun ik van harte en ik zet mij er stevig voor in want ik ben van mening dat walstroom veel potentie heeft voor verdere verduurzaming en kan bijdragen aan o.a. stikstof- en geluidsreductie in zeehavens. Samen met de Duitse en Belgische collega's wil ik ervoor zorgen dat een gefaseerde uitrol van walstroom in Europa tot stand komt.

¹ Kamerstuk 35 572, nr.54

² Kamerstuk 35 600, nr. 46

Bij mijn inzet zal ik rekening houden met de zorgen die de sector aan mij en collega Vijlbrief heeft overgebracht over de hoge investeringskosten die met walstroom gepaard kunnen gaan. Ik voer deze motie uit langs twee sporen. Het eerste spoor sluit direct aan bij de aankomende herziening van de Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen. Het tweede spoor richt zich op bilaterale samenwerking met onze buurlanden.

Een herzieningsvoorstel van de Europese Commissie wordt medio 2021 verwacht en dit bevat naar verwachting een aanscherping van de verplichting om walstroom voor de zeevaart aan te bieden. Nederland verwelkomt in algemene zin een aanscherping en zal daarbij aspecten als effectiviteit, kosteneffectiviteit, level playing field en haalbaarheid meewegen. Deze aspecten kunnen per scheepvaartsegment verschillen en daarmee verschilt ook de invoeringsdatum.

Het tweede spoor richt zich op bilaterale samenwerking met onze buurlanden. We verkennen mogelijkheden voor samenwerking op EU-inzet en bilaterale samenwerking en kennisuitwisseling bij de uitrol van walstroom. Waar het gaat om het verplicht aanbieden van walstroomvoorzieningen liggen bilaterale afspraken minder voor de hand. Het afdwingbare juridische kader van de EU en de aankomende herziening van de Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen biedt kansen om het verplicht aanbieden van walstroomvoorzieningen in EU-verband op te pakken.

Motie Van Otterloo c.s.

In de motie van het lid Van Otterloo c.s. 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.»

De Nederlandse zeehavens, gemeenten en reders hechten groot belang aan de uitrol van walstroom. Op basis van een inventariserende studie uit 2020 van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland blijkt dat vrijwel elke Nederlandse zeehaven (in samenwerking met de gemeenten) concrete plannen heeft om walstroom voor zeeschepen op korte termijn te realiseren. Er is dus een groot potentieel aan walstroomprojecten beschikbaar. Om (een deel van) deze projecten vorm te geven is € 12 miljoen beschikbaar gesteld uit het huidige pakket bronmaatregelen van de structurele aanpak stikstof³. Vanuit de afspraken uit de nationale Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens wordt gewerkt aan de hierbij horende Rijkssubsidieregeling ter uitvoering van de walstroommaatregel. Gezien het potentieel is het aan een volgend kabinet nader te bezien of intensivering van de regeling aan de orde is, ook in relatie tot de resultaten die geboekt worden met de huidige regeling.

Naast de uitrol van walstroom voor zeeschepen heb ik mij afgelopen jaren sterk gemaakt voor de instelling van een NO_x emissiecontrolegebied (NECA) voor de Noordzee. Dit is per 1 januari 2021 een feit geworden, waardoor nieuwe schepen die vanaf 2021 in de vaart zijn genomen aan strengere NO_x emissienormen moeten voldoen, wat de uitstoot van die schepen met 80% reduceert. Dit soort bronmaatregelen zijn een effectieve manier om de uitstoot van NO_x in de havens en op de Noordzee te verminderen, en daarmee ook de stikstofdepositie in de kustprovincies.

Daarentegen zie ik geen mogelijkheden voor het verleggen van (internationale) scheepvaartroutes. Los van de constatering dat door de

³ Kamerstuk 35 334, nr. 82

overheersend zuidwesten wind een groot deel van de stikstofuitstoot op de Noordzee langs Nederland heen waait, worden de routes die het dichtst onder de kust liggen vooral gebruikt door het regionale zeevaartverkeer met relatief kleine schepen. Als dit verkeer wordt gedwongen op grotere afstand van de kust te varen zal dit leiden tot een toename in de uitstoot (CO₂, NO_x, etc.), waardoor het netto milieueffect mogelijk zelfs negatief zal zijn. Net als bij de wegen op het land, worden ook op zee om redenen van veiligheid en bereikbaarheid de verkeersstromen gescheiden en gestuurd. Zo wordt o.a. regionaal en internationaal scheepvaartverkeer waar mogelijk gescheiden.

In 2012–2013 en 2016–2017 is het Nederlandse scheepvaartrouwingstelsel geoptimaliseerd, met name om de ontwikkeling van windenergiegebieden op de Noordzee in te passen. Een resultaat hiervan was dat de doorgaande scheepvaart zo ver als ruimtelijk mogelijk van de Nederlandse kust af vaart. De verduurzamingsambitie van het kabinet die volgt uit het klimaatakkoord resulteert in een toenemende ruimteclaim door wind op zee, voorlopig tot 2050. In de zuidelijke Noordzee (tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk) is er mede daardoor geen ruimte beschikbaar om routes nog verder uit de kust te leggen.

Tot slot: wijziging van internationale scheepvaartroutes vraagt instemming binnen IMO en is daarmee een tijdrovend proces, dat alleen kans van slagen heeft als de reden ertoe internationaal breed wordt ondersteund.

Varend ontgassen in de binnenvaart

Het verbod op varend ontgassen is een onderwerp dat mijn aandacht blijft vragen. Zoals ik al eerder heb aangegeven, kan dit verbod pas 6 maanden na de ratificatie door alle lidstaten van het Scheepsafvalstoffenverdrag in werking treden. Drie van de zes lidstaten, waaronder Nederland, hebben het verdrag inmiddels geratificeerd. In de andere lidstaten loopt de procedure nog. Ondertussen bereidt Nederland zich voor op het komende verbod. Met steun van mijn ministerie zijn proeven uitgevoerd die de vergunningverlenende instanties de benodigde kennis over technieken en maatregelen hebben gegeven. Er zijn ondernemers die een installatie willen oprichten. De ILT voert thema-acties uit waarmee toegezien wordt op de naleving van het huidige verbod op varend ontgassen in dichtbevolkte gebieden. Daarmee wordt de sector ook bewust gemaakt van het naderende algehele verbod. Voorts onderzoekt mijn ministerie samen met het havenbedrijf Rotterdam mogelijkheden voor nieuwe regels voor het ligplaats nemen van niet-ontgaste schepen (kegelschepen). In Rotterdam loopt op dit moment al een pilot daarmee. De regels voor toepassing op alle Rijkswateren worden uitgewerkt in een landelijke beleidsregel.

Aanvullende onderwerpen

Binnenvaart

Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen

In aanloop naar het AO Maritiem op 3 december 2020 (Kamerstuk 31 409, nr. 310) heb ik uw Kamer per brief⁴ geïnformeerd over de stand van zaken rond het Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen (ICP). U bent daarmee geïnformeerd over mijn intentie om misbruik van het ICP in het buitenland tegen te gaan door de afspraken voor de afgifte van het ICP aan te scherpen. Ik informeer u hierbij dat per 1 maart 2021 de regels daadwerkelijk zijn aangescherpt in een nieuw gesloten convenant met de

⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 305

bonden die het ICP uitgeven (het Koninklijk Nederlands Watersportverbond en de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club). Met het nieuwe convenant, dat met nauwe betrokkenheid van de nationale politie tot stand is gekomen, wordt het ICP niet meer uitgegeven aan personen die niet de Nederlandse nationaliteit hebben en niet in Nederland gevestigd zijn. Daarnaast zijn voorafgaande controles van aanvragen door de bonden versterkt. Aanvragers moeten nu meer informatie over het schip aanleveren, waaronder foto's van het vaartuig en het vaartuigidentificatienummer. Met deze maatregelen is er meer controle op het ICP en wordt misbruik tegengegaan.

Ligplaatsenbeleid tijdens COVID-19

Mede naar aanleiding van de motie van de leden Laçin en Postma⁵ heb ik uw Kamer tijdens het AO Maritiem van 3 december 2020 gemeld dat ik in overleg met de sector een proef start om op bepaalde locaties de toegestane ligtijd te verlengen voor de periode van de COVID-19 pandemie. De proef liep van 10 januari 2021 tot en met 10 april 2021.

De door de sector aangedragen proeflocaties zijn voor het grootste deel overgenomen. Het gaat daarbij onder meer om:

- Locaties op de Zuid-Willemsvaart;
- Diverse sluizen op de Maas en op het Merwedekanaal (bij Gorinchem);
- Een aantal locaties op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.

Bij de niet overgenomen suggesties gaat het om locaties waar:

- De druk op overnachtingsligplaatsen al relatief groot is omdat de scheepvaart met lading er gebruik van moet kunnen maken;
- Bijvoorbeeld werkzaamheden zijn aan een sluiskolk.

Uit de proef is gebleken dat, op een enkele uitzondering na, weinig gebruik is gemaakt van de mogelijkheid voor de volledige twee of drie weken. Wel werd er langer gelegen dan het maximum van 3x24 uur. Ik bekijk de komende tijd welk vervolg ik ga geven aan de uitkomsten van de proef en informeer u overeenkomstig.

Zeehavens

Vertraging onderzoek structurele maatregelen rondom de dimensionering van het Noordzeekanaal

Op 5 oktober 2020 heb ik uw Kamer geïnformeerd⁶ over een MARIN-onderzoek waaruit bleek dat de huidige dimensionering van het Noordzeekanaal niet voor alle verkeerssituaties voldoet; dit gold met name ter hoogte van de Velserspoortunnel. Naar aanleiding van het onderzoek zijn tijdelijke maatregelen genomen (waaronder een snelheidsbeperking en uitgebreidere sleepbootverplichting) en is gestart met een nadere analyse naar de noodzakelijke structurele maatregelen. In mijn brief gaf ik aan dat deze analyse vóór de zomer van dit jaar werd verwacht. Het onderzoek duurt echter langer dan verwacht; ik streef ernaar om u zo snel mogelijk na het zomerreces meer inzicht te bieden in de mogelijke structurele oplossingen en de termijn waarop die zouden kunnen worden ingevoerd. Tot die tijd blijven de tijdelijke maatregelen van kracht.

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 281

⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 300

Evaluatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) – Voordelta

Onlangs heb ik uw Kamer (Bijlage bij Kamerstuk 24 691, nr. 138) de elfde Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen met de monitoringsinformatie over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) aangeboden. In deze Integrale Rapportage is uiteen gezet welke ontwikkelingen er het afgelopen jaar zijn geweest, zoals de gebiedscoöperatie in Buitenland van Rhooen en de leefbaarheidsprojecten in het Bestaand Rotterdams Gebied. Op het gebied van natuurcompensatie en leefbaarheid zijn nog een aantal aanvullende stappen te zetten.

Wat betreft de natuurcompensatie in de Voordelta is de dialoog tussen de PMR-partijen en de meest betrokken omgevingspartijen (natuur- en milieuorganisaties en visserij) nog volop gaande. Het doel is om de beoogde kwaliteitsverbetering in het afgebakende bodembeschermingsgebied alsnog te realiseren. Hoewel de dialoog zich in de afrondende fase bevindt, vraagt de belangenafweging, in goed overleg met alle partijen, de nodige tijd. Zorgvuldigheid is voor mij hierin leidend om te komen tot een werkbare oplossing waar alle partijen aan meewerken. Zodra de dialoog is afgerond zal ik uw Kamer informeren omtrent de uitkomsten van dit proces.

Modal Shift

Om het containervervoer via de binnenvaart te versterken, heb ik een stimuleringsaanpak modal shift ontwikkeld. Deze heeft tot doel dagelijks 2000 TUE van de weg naar de binnenvaart te verplaatsen. Op 1 april 2021 is daarbij de «Tijdelijke stimuleringsregeling modal shift van weg naar water of van weg naar spoor» in werking getreden. Deze tijdelijke regeling stimuleert verladers voor de binnenvaart of het spoor te kiezen, is nog beperkt in subsidiemogelijkheden en richt zich primair op ondersteunende activiteiten, experimenten en proefvaarten. Een ruimere regeling wordt ter goedkeuring van de Europese Commissie genotificeerd, waarbij subsidie wordt verleend voor de aanloopkosten bij structurele verplaatsingen van vrachten van de weg naar water en spoor.

Naast deze subsidieregelingen bevat de aanpak een aanbesteding van bargelijndiensten op de goederencorridors. De bargelijndiensten beogen de stabiliteit van het aanbod van transportmogelijkheden in de binnenvaart te vergroten en aldus de positie van de binnenvaart als alternatief voor het wegtransport te versterken. Voor de stimuleringsaanpak modal shift heb ik een budget beschikbaar gesteld van M€ 40^{7,8}.

Zeevaart

Evaluatie triage KNRM en bergers

De Kustwacht past sinds medio augustus 2020 triage toe op de binnenkomende meldingen voor maritieme hulpverlening. Indien een melding niet-spoedeisend is, wordt de hulpvrager gewezen op een lijst met niet-spoedeisende maritieme hulpverleners (bergers) op de website van de Kustwacht. Deze werkwijze is vorig jaar overeengekomen tussen de Kustwacht, KNRM en de bergers. Ik heb u daarover bericht in mijn brief van 10 juli 2020⁹.

⁷ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45

⁸ De Staatssecretaris van IenW heeft aanvullend voor de verplaatsing van dagelijks 200 TEU van de weg naar het spoor een budget van € 9 mln. beschikbaar gesteld.

⁹ Kamerstuk 30 490, nr. 33

Sinds de start van de nieuwe werkwijze zijn er in totaal 721 meldingen binnengekomen bij de Kustwacht. De meldingen komen uit het gehele verantwoordelijkheidsgebied van de Kustwacht¹⁰, bijna een kwart van de meldingen is als niet-spoedeisend beoordeeld. De triage werkt naar verwachting. Het beeld van de Kustwacht is dat er nu meer rust is op het water en dat er door de triage meer werk is voor de bergers.

Er is door de Kustwacht gewerkt aan een convenant met de niet-spoedeisende maritieme hulpverleners. Momenteel loopt het proces van ondertekening. De komende tijd zal in onderling overleg gewerkt worden aan de verdere verbeteringen van de verhoudingen tussen de partijen. Vanuit mijn ministerie zal worden voorzien in begeleiding bij deze gesprekken.

Wat betreft de evaluatie die ik aankondigde tijdens het vorige AO Maritiem kan ik meedelen dat de Kustwacht voornemens is de partijen op korte termijn bijeen te roepen voor een eerste zitting van een evaluatiecommissie, die zal bestaan uit een afvaardiging van de niet-spoedeisende maritieme hulpverleners, KNRM, de Kustwacht en een onafhankelijk voorzitter.

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 maanden uitgebreid overleg gevoerd met belanghebbenden, waaronder de Nederlandse Zeevarenden Centrale (NZC), het Port Welfare Comité Rotterdam en de sociale partners in de zeevaartsector. In het overleg is prioriteit gegeven aan het korte termijn probleem van de zeemanshuizen. Duidelijk werd 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.

Met de Ministeries van SZW en VWS en de maritieme sector ben ik in gesprek hoe de zeemanshuizen door deze moeilijke periode heen geholpen kunnen worden en gezorgd kan worden dat de bijbehorende welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden op peil blijven. Dit moet op korte termijn tot concrete afspraken leiden, waarover ik uw Kamer zal informeren. Voor een meer structurele oplossing werk ik met de partijen aan een toekomstbestendige visie op de zeemanshuizen en het welzijn van zeevarenden. Vanwege de huidige urgente situatie is met de betrokken partijen afgesproken dat dit in het najaar 2021 zal worden opgepakt. 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.

¹⁰ De Kustwacht is verantwoordelijk voor zoek- en reddingsacties op het Nederlandse deel van de Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer, Randmeren, de Zuid-Hollandse stromen bestaande uit Hollandsch Diep en Haringvliet, en de Zeeuwse stromen, bestaande uit Veerse Meer, Grevelingenmeer, Volkerak, Oosterschelde en Westerschelde.

¹¹ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 29

Vaccineren zeevarenden

Uw Kamer is op 9 maart jl. (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 1953) door de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, in antwoord op schriftelijke Kamervragen van de leden De Vries, Veldman en Dijkstra (allen VVD), geïnformeerd over het vaccineren van zeevarenden werkzaam op Nederlandse schepen, en de bijzondere uitdagingen die dat oplevert; dit vanwege de speciale karakteristieken van deze beroepsgroep (o.a. langdurig werkzaam op het schip, niet op afroep beschikbaar voor vaccinatie, onvoldoende medische voorzieningen op het schip of in de nabijheid, en een internationale samenstelling van de crew). Mede namens de Minister van VWS bericht ik u over de voortgang in de aanpak.

Zoals de Minister van VWS op 9 maart jl. aan uw Kamer aangaf, is de voorbije periode onder aanvoering van het RIVM verkend in hoeverre zeevarenden gebruik kunnen maken van de reguliere nationale vaccinatie-strategie, of dat een afzonderlijke aanpak nodig is gezien de bijzondere kenmerken van de groep. Geconcludeerd is, dat zeevarenden inderdaad een aparte aanpak vergen, waaraan de voorbije twee maanden in goede samenwerking tussen RIVM, ministeries, werkgevers en werknemers in de sector, en uitvoeringspartijen in de gezondheidszorg uitwerking is gegeven. Besloten is om vanaf medio juni 2021 te starten met het gefaseerd vaccineren van zeevarenden werkzaam op een Nederlands gevlagd schip of een schip in Nederlands eigendom, ongeacht hun nationaliteit. Het is immers van groot belang dat bemanningen op zeeschepen zo volledig mogelijk beschermd zijn. Vaccineren van zeevarenden voorkomt ook dat zij tegen reisbeperkingen aanlopen die het proces van wereldwijde bemanningswisselingen verder compliceren.

Gelet op het feit dat zeevarenden slechts beperkte tijd aan wal zijn, worden vanaf medio juni ca. 49.000 Janssen vaccins in termijnen voor hen beschikbaar gesteld, waardoor met één vaccinatie kan worden volstaan. Omdat niet alle zeevarenden tegelijkertijd in de gelegenheid zijn om te worden gevaccineerd, zal vaccinatie over de komende twee kwartalen worden uitgespreid. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) zal, in samenspraak met RIVM, de Vereniging van Waterbouwers, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en vakbond Nautilus International en mijn ministerie, een centrale rol spelen in de logistieke uitwerking van de vaccinatieaanpak. In de komende weken wordt de keuze gemaakt voor de (private) uitvoerende partij die de verantwoordelijkheid neemt voor het gehele proces van uitvoering van de vaccinaties conform de uitvoeringsrichtlijn van het RIVM (inclusief registratie). Vaccinatie zal met name plaatsvinden in een aantal grotere havens en in de transitzone van Schiphol. Vaccins worden beschikbaar gesteld door de Minister van VWS, terwijl de kosten voor de logistieke organisatie en de feitelijke vaccinatie door private partijen gedragen worden door de zeevaartsector.

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