

Vergaderjaar 2023–2024

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 435**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 januari 2024

Met deze brief wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van de vlootvervangings van de Rijksrederij. Daarbij wordt ook ingegaan op de wijze waarop uitvoering is gegeven aan enkele toezeggingen en moties<sup>1</sup>. Uw Kamer is hier op eerdere momenten over geïnformeerd<sup>2</sup>.

Afgelopen jaar is de vlootvervangings daadwerkelijk «van de kant» gekomen. Dit gebeurt in goede interdepartementale samenwerking met de opdracht gevende ministeries. Met behulp van een robuuste organisatie-inrichting/aansturing en de afspraken uit de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie wordt gezocht naar reële mogelijkheden om het productievermogen te vergroten.

Aan de hand van onderstaande onderwerpen wordt toegelicht hoe nu ook de vaart erin gekregen kan worden.

1. Uitgangspunten financiering Vlootvervangings
2. Stand van zaken vlootvervangings deel 1: de prioritaire projecten
  - a. Trailerbare Meetvaartuigen (TMV's);
  - b. Vervangings van 8 schepen voor visserijonderzoek/handhaving en natuurbeheer (de zogeheten MPV-20);
  - c. Vervangings van 3 schepen voor de markering van zeevaartroutes en incidentbestrijding (de zogeheten MPV-50);
  - d. Pilots duurzaamheid.
3. Stand van zaken tijdelijke oplossings
  - a. Vaartuig de Stern;
  - b. Patrouillevaartuigen voor VWM (overname gebruikte politieschepen);
  - c. Het 24/7 concept voor de Kustwacht waarbij het gaat over meer permanente aanwezigheid op zee met de inzet van de huidige vaartuigen en extra vaartuigen;

<sup>1</sup> Kamerstukken, 31 409, nr. 363, 6 september 2022, motie Stoffer en De Groot.

<sup>2</sup> Kamerstukken, 35 925 XII, nr. 108, 8 juni 2022.

- d. Additionele trances voor het levensduur verlengend onderhoud.
- 4. Doorkijk volgende fase vlootvervanging (deel 2)
  - a. Vervanging patrouillevaartuigen Douane;
  - b. Scenario's overige vlootvervanging;
  - c. Vlootuitbreiding Kustwacht;
  - d. Inzet op innovatie en betrokkenheid van de Maritieme sector;
  - e. Samenwerking binnen lenW en andere departementen.

### **1. Uitgangspunten financiering vlootvervanging**

De vlootvervangingsopgave bestrijkt een periode van minimaal 15 jaar en de investeringskosten van het totale vlootvervangingsprogramma worden geraamd op meer dan € 1 mld. De bestemmingsreserve van de Rijksrederij is ontoereikend om de benodigde investeringen te dekken; de verwachte eindstand 2023 van de bestemmingsreserve bedraagt € 30,3 mln. Deze zal voornamelijk ingezet worden voor benodigd levensduur verlengend onderhoud (LVO) en eventuele aanschaf van tweedehands schepen.

Voor de benodigde investeringen voor de vlootvervanging onderzoekt het demissionaire kabinet de komende maanden, binnen de huidige budgettaire kaders, de verschillende financieringsmogelijkheden. Daarbij worden onder meer de leenfaciliteit voor agentschappen van het Ministerie van Financiën en andere financieringsmogelijkheden voor duurzaamheidsinvesteringen betrokken. Voorbeelden hiervan zijn mogelijke middelen vanuit het Klimaatfonds voor vlootuitbreiding Kustwacht en mogelijke financiering via het Europese Herstel- en Veerkrachtplan voor Nederland.

De Rijksrederij wordt gefinancierd op basis van een tarief dat kosten-dekkend is voor haar uitgaven. Jaarlijks wordt het tarief bij de verschillende opdrachtgevers van de Rijksrederij in rekening gebracht. lenW/Rijkswaterstaat (RWS) is de grootste opdrachtgever van de Rijksrederij. De vlootvervanging brengt extra kosten met zich mee, wat tot een hoger tarief zal leiden.

Zoals eerder gemeld aan de Kamer, wordt voor ieder vernieuwings-/vervangingstraject een business case (BC) opgesteld waarin de diverse alternatieven zoals refit versus nieuwbouw en diverse vaartuigtypes en duurzame aandrijvingstechnieken uitgewerkt. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de betrokken opdrachtgever(s) zodat ook de financiële consequenties van de verschillende varianten inzichtelijk zijn. Op basis van deze BC zal vervolgens een voorkeursoplossing worden bepaald.

Voordat een daadwerkelijke investeringsbeslissing wordt genomen, dient financiële dekking van het tarief meerjarig geëxpliciteerd te worden in de begroting van de betrokken opdrachtgever. Tariefsverhoging wordt voorzien in het jaar van oplevering van de schepen. De oplevering van de eerste nieuwe schepen (de Trailerbare Meetvaartuigen) uit deel 1 van de vlootvervanging heeft recent plaatsgevonden, de oplevering van de volgende vaartuigen (MPV-50) wordt voorzien vanaf eerste helft 2030. Hiervoor is dekking voorzien binnen de begroting van het agentschap RWS. Voor de tariefstijging, samenhangend met de vervanging van de rest van de vloot, zijn nog geen expliciete afspraken gemaakt, maar deze vallen niet binnen de huidige begrotingscyclus.

## 2. Stand van zaken vlootvervangings deel 1: de prioritaire projecten

De heer Stoffer (SGP) heeft 7 februari 2023 (Handelingen II 2022/23, nr. 49, item 28) verzocht om een brief over de invulling van de aangenomen motie 31 409, nr. 395. Deze motie verzoekt de regering om het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma, inclusief bijbehorende planning en de inzet op innovatie, zo snel mogelijk naar de Kamer te sturen en deze mee te nemen bij de voorbereiding van de begroting voor 2024 en verder.

Deel 1 betreft: de planuitwerking en verwerving van drie series van schepen:

- A. de bouw van drie Trailerbare Meetvaartuigen (TMV's) ter vervanging van enkele eigen vaartuigen en vaartuigen die nu worden ingehuurd;
- B. een acht- tot negental multi-inzetbare schepen (de zogeheten MPV-20) ter vervanging van negen verouderde schepen die met name worden ingezet voor visserijonderzoek/handhaving en natuurbeheer;
- C. een tweetal multi-inzetbare schepen (de zogeheten MPV-50) ter vervanging van drie verouderde schepen die met name worden ingezet voor de markering van zeevaartroutes en incidentbestrijding;
- D. Pilots duurzaamheid waarbij ervaring wordt opgedaan met varen op methanol en waterstof.

Binnen lenW en de overige departementen is gestaag doorgewerkt aan de uitvoering van deel 1 van de vlootvervangings zoals dat in december 2022 aan uw Kamer is aangeboden<sup>3</sup>.

### Onderdeel A Trailerbare Meetvaartuigen (TMV's)

De drie TMV's (onderdeel A) zijn inmiddels opgeleverd door een Nederlandse werf. Twee hiervan zijn reeds in gebruik genomen en de derde kan begin 2024 in gebruik worden genomen voor o.a. stroom- en dieptemetingen. De investering is vanuit de bestemmingsreserve van de Rijksrederij gedekt en de bijbehorende exploitatiekosten worden via een tariefstijging door RWS gedekt binnen de huidige begroting van RWS.

### Onderdeel B project MPV-20

Voor onderdeel B (project MPV-20) wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan de benodigde business-case. Op basis hiervan zal vervolgens een voorkeursoplossing worden bepaald. De vaartuigen worden voornamelijk ingezet voor LNV (85%) en RWS (15%).

Definitieve besluitvorming omtrent onderdeel B (project MPV-20) wordt voorzien in voorjaar 2024. Het project voorziet in de vernieuwing van acht/negen duurzame vaartuigen.

Uitgaande van besluitvorming in voorjaar 2024, zijn de concrete aanbesteding en oplevering voorzien voor eind 2031 respectievelijk tweede helft 2034 (deterministische planning<sup>4</sup> binnen huidige capaciteit). Vooruitlopend op de aanbesteding wordt de klanteisen-specificatie opgesteld en de contractvoorbereiding gestart. Dit is onder voorbehoud van de integrale besluitvorming.

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 200-XII-106.

<sup>4</sup> Een deterministische planning is een planning zonder rekening te houden met vertraging als gevolg van het optreden van mogelijke risico's.

## Onderdeel C project MPV-50

Voor onderdeel C (project MPV-50) is besluitvorming over de business case afgerond. Het voorkeursalternatief bestaat uit de aanschaf van twee vaartuigen met methanol motoren die drie verouderde schepen gaan vervangen. Verdere budgettaire besluitvorming omtrent de MPV-50 wordt de komende maanden uitgewerkt en is randvoorwaardelijk waarbij de mogelijkheid voor de leenfaciliteit wordt verkend. Daarnaast is vanuit het Maritiem Masterplan, programmaliijn B € 3,5 mln. voorwaardelijk beschikbaar gesteld om (een gedeelte van) de meerkosten van methanol-motoren ten opzichte van een conventionele aandrijving (dieselelektrisch) te dekken. De MPV-50 schepen worden volledig voor RWS activiteiten ingezet en de bijbehorende exploitatiekosten worden via een tariefstijging voor RWS gedekt binnen de huidige begroting van RWS.

De concrete aanbesteding en oplevering zijn voorzien voor begin 2026 respectievelijk vanaf eerste helft 2030 (deterministische planning binnen huidige capaciteit). Vooruitlopend op de aanbesteding wordt de klanteisen-specificatie opgesteld en de contractvoorbereiding gestart. Dit is onder voorbehoud van verdere besluitvorming.

## Onderdeel D Pilots duurzaamheid

Zoals eerder gemeld, heeft de Rijksrederij twee pilots in voorbereiding/uitvoering om ervaring op te doen met duurzame aandrijvingen op schepen. Het doel hiervan is om kennis en ervaring op te doen die toegepast kan worden in de verdere verduurzaming van de vloot en de risico's in nieuwe projecten te verlagen. In de planuitwerking van de MPV-50 en MPV-20 is gebruik gemaakt van de kennis die opgedaan is in de pilots. De totstandkoming van de pilots is technisch, organisatorisch en budgettair echter ingewikkeld. Dit leidt ertoe dat de pilots inmiddels concurreren met de schaarse capaciteit voor de realisatie van de inmiddels op handen zijnde vervangingsprojecten. Binnen lenW wordt op korte termijn een afweging gemaakt voor het mogelijke vervolg van de pilots. Los van het mogelijke vervolg van de pilots, staat verduurzaming van de vloot hoog op de agenda.

## **3. Tijdelijke oplossingen**

De Rijksrederij geeft zo goed mogelijk invulling aan haar dagelijkse verantwoordelijkheden als uitvoerder van de Maritieme taken voor haar opdrachtgevers. Om deze dienstverlening komende periode te kunnen garanderen, zijn een aantal tijdelijke oplossingen benodigd om te komen tot structurele oplossingen.

### Onderdeel A vervanging Stern

Een van de oudste vaartuigen van de Rijksrederij is het vaartuig de Stern uit 1963. Voor de Stern is inmiddels een tijdelijke oplossing gevonden; er is een tweedehands schip gekocht welke na verbouwing in de vaart genomen zal worden. De investering is vanuit de bestemmingsreserve Rijksrederij gedekt en de bijbehorende exploitatiekosten worden via een tariefstijging door de opdrachtgever (Rijkswaterstaat en/of LNV) gedekt.

### Onderdeel B Patrouillevaartuigen RWS

Om de taakuitvoering voor RWS te borgen met voldoende patrouillevaartuigen, worden twee schepen van de Politie overgenomen. In januari 2022 is het eerste vaartuig de P66 overgenomen ter vervanging van de RWS16 (bouwjaar 1982). Daarnaast is het tweede vaartuig de P59 aangeboden. Dit

zou een goede vervanging zijn voor de RWS18 (bouwjaar 1982). Na benodigde aanpassing voor taakuitvoering en aanvullend levensduur verlengend onderhoud (LVO) kan dit vaartuig ingezet worden voor circa 10 jaar betrouwbare inzet. De investering is vanuit de bestemmingsreserve Rijksrederij gedekt en de bijbehorende exploitatiekosten worden via een tariefstijging door RWS gedekt binnen de huidige begroting van RWS.

#### Onderdeel C het nieuwe 24/7 concept voor de Kustwacht

Vanuit de Kustwacht is het verzoek om een extra handhavingsvaartuig te leveren (inhuur) zodat er een structurele hogere beschikbaarheid van varende middelen ontstaat om zo het 24/7 handhavingsconcept uit te kunnen voeren. Dit betreft een afgesproken tijdelijke oplossing in afwachting van nieuwe vaartuigen. Het tarief wordt gedekt binnen de huidige begroting van de Kustwacht.

De concrete aanbesteding en oplevering zijn voor eind 2024 respectievelijk eerste helft 2025 (deterministische planning binnen huidige capaciteit).

#### Onderdeel D additionele tranches voor levensduur verlengend onderhoud (LVO)

Er zullen additionele tranches voor het LVO uitgevoerd dienen te worden om de reguliere instandhouding/exploitatie mogelijk te maken. Voor de dekking worden middelen uit de voorziening groot onderhoud van de Rijksrederij ingezet. De bijbehorende exploitatiekosten worden via een tariefstijging door de betreffende opdrachtgever gedekt.

### **4. Doorkijk volgende fase vlootvervanging (deel 2)**

De Rijksrederij kijkt met haar opdrachtgevers ook al vooruit naar de vlootvernieuwingsprojecten die na eerdergenoemd deel 1 uitgevoerd moeten worden. Parallel aan de huidige uitwerking van deel 1 van de vlootvernieuwing wordt begin 2024 met de opdrachtgevers gesproken en besluitvorming voorbereid over het volgende deel van de vlootvervanging.

#### Onderdeel A vervanging patrouillevaartuigen Douane

Vanuit de Douane heeft de Rijksrederij het verzoek gekregen om de voor de Douane ingezette vijf patrouillevaartuigen te vervangen. Vier patrouillevaartuigen naderen het einde van hun economische en technische levensduur van 25 jaar en één is daar al overheen. Ter voorkoming van ongeplande uitval heeft de Douane verzocht tijdig te starten met het uitwerken van toekomstige alternatieven voor deze vaartuigen die de wettelijke taakuitvoering van Douane borgen. Hiervoor is inmiddels gestart met het opstellen van de business case. Begin 2024 zal het besluitvormingsproces gestart worden.

Dit project omvat de vernieuwing van vijf patrouillevaartuigen door vijf duurzame patrouillevaartuigen.

Uitgaande van besluitvorming 2024, zijn de concrete aanbesteding en oplevering zijn voorzien voor begin 2027 respectievelijk eind 2030 (deterministische planning binnen huidige capaciteit). Dit onder voorbehoud van verdere besluitvorming.

## Onderdeel B scenario's overige vlootvervanging

Gezien de grote en complexe vervanging- en vernieuwingsopgave, is er behoefte aan een gestructureerde en onderbouwde wijze om integrale afwegingen en keuzes te maken voor de vervanging van de vloot. Een dergelijke aanpak is essentieel om de uitdagingen aan te pakken en ervoor te zorgen dat de vervanging van de vloot op een verantwoorde en effectieve manier wordt uitgevoerd. Daarom werkt de Rijksrederij in twee opeenvolgende verkenningfasen toe naar een volledig vlootvervangingsprogramma deel 2: een eerste verkenningfase en een tweede verkenningfase waarin de eerste beelden uit de eerste verkenningfase verder worden ontwikkeld tot een realistisch en effectief vlootvervangingsprogramma. De eerste verkenningfase is eind 2023 afgerond en laat verschillende scenario's zien op basis van urgentie, duurzaamheid en klantvragen. Deze scenario's vormen als het ware de hoekpunten van de ruimte waarbinnen de vlootvervanging vormgegeven kan worden. Deze scenario's worden begin 2024 besproken met de opdrachtgevers. Verdere uitwerking van de tweede verkenningfase tot een realistisch en effectief vlootvervangingsprogramma wordt in 2024 voorzien.

## Onderdeel C Vlootuitbreiding Kustwacht

Parallel aan de vlootvervanging wordt onderzocht of en hoe, extra, noodsleepvaartuigen, zogeheten Emergency Response Towing Vessel (ERTV's) voor de kustwacht kunnen worden gerealiseerd. Deze zijn nodig voor de extra taken bij de geplande uitbreiding van windenergie op zee. Deze duurzame ERTV's zijn onderdeel van het Europese Herstel- en Veerkrachtplan voor Nederland (HVP)<sup>5</sup>. Om een beroep op de beschikbare middelen hiervoor te kunnen doen, dient wel aan diverse voorwaarden te worden voldaan. De hiervoor benodigde techniek is nog niet toegepast in dit formaat en type vaartuigen.

Ook de offshore laadinfrastructuur bij de Noordzee, die nodig is voor het opladen van de batterijen, is nog nergens ter wereld gerealiseerd. Gezien de benodigde ontwikkelingen, is het complex om aan de diverse randvoorwaarden van het HVP te voldoen en speelt ook de beperkt beschikbare capaciteit binnen RWS een beperkende factor.

Tevens is in de vlootuitbreiding Kustwacht voorzien om twee extra multi-inzetbare schepen in te zetten voor het waarborgen van de veiligheid in- en rondom de geplande windenergiegebieden op zee. Dit is onder voorbehoud van budgettaire besluitvorming.

## Onderdeel D Inzet op innovatie en betrokkenheid Maritieme sector

De Tweede Kamer heeft een tweetal moties aangenomen in relatie tot het versterken van de Nederlandse Maritieme maakindustrie:

- Motie 31 409-378 (Koerhuis, VVD/Stoffer, SGP): verzoekt de regering om samen met de Nederlandse maritieme sector de vlootvernieuwing van de Rijksrederij strategisch te benutten en de kansen van de Nederlandse maritieme sector te optimaliseren;
- Motie 31 409-382 (Van der Plas, BBB/Pouw-Verweij, JA21): verzoekt het kabinet om de werkgelegenheid, innovatie en het behoud van kennis en kunde in ons land mee te wegen bij alle besluitvorming over de vlootvernieuwing van de Rijksrederij.

<sup>5</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/10/10/definitief-nederlands-herstel-en-veerkrachtplan>.

Mede als invulling hiervan is de sectoragenda Maritieme maakindustrie ontwikkeld, welke op 26 oktober 2023 is gepubliceerd. Aan de van toepassing zijnde acties uit deze sectoragenda zal voor de vervanging van schepen (waar mogelijk) invulling worden gegeven. Vanzelfsprekend gelden voor de aanbesteding van schepen de Europese aanbestedingsregels. Met inachtneming van deze regels wordt onderzocht hoe aan de sectoragenda invulling kan worden gegeven. In de praktijk gaan de opdrachten veelal naar Nederlandse bedrijven.

#### Onderdeel E Samenwerking binnen lenW en de andere departementen

Gezien de grote opgave en de complexe interdepartementale omgeving is behoefte aan een robuuste organisatie-inrichting en aansturing. Om die reden wordt binnen lenW, in overleg met de opdrachtgevers, een apart programma ingericht. In dit programma wordt, naast de realisatie van vlootvervanging, ook gezocht naar mogelijkheden om versnelling/bundeling mogelijk te maken vanuit de perspectieven behoeftestelling, techniek, markt en inkoop. Daarnaast wordt gezien hoe het «productievermogen» verhoogd kan worden door met strategische partners en de maritieme sector andere vormen van samenwerken te ontwikkelen en hoe andere manieren gerealiseerd kunnen worden om operationele inzet te verwerven. In de eerste helft van 2024 wordt een plan van aanpak opgesteld voor de (resterende) vlootvervanging.

#### **Tot slot**

De in deze brief weergegeven acties geven de actuele stand van zaken rond de vervanging, vernieuwing en eventuele uitbreiding van de vloot van de Rijksrederij weer. Dit is een bredere weergave dan het gevraagde plan van aanpak voor de eerste tranche.

Een knelpunt dat op dit moment voorligt is maakbaarheid; er is nagenoeg geen capaciteit beschikbaar voor de vlootvervanging. Het gesprek over reële mogelijkheden om het productievermogen te vergroten wordt binnen lenW opgestart in samenhang met de afspraken uit de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Een andere marktbenadering in de richting van outsourcing van de renovatie en verduurzaming van de vloot kan onderdeel zijn van dat gesprek. Uw Kamer wordt hierover bij de volgende voortgangsbrief verder geïnformeerd.

Zoals in de inleiding aangegeven; de vlootvervanging is «van de kant». De focus verschuift nu naar mogelijkheden om het productievermogen te verhogen om de vlootvervanging sneller te realiseren. En dat is nodig aangezien van de kant zijn nog niet voldoende is om ook daadwerkelijk op stoom te komen. Daarom is de opdracht aan het programma om dit verder te onderzoeken en met mogelijke oplossingen te komen.

Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn, wordt uw Kamer daarover geïnformeerd.

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