Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 434

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 januari 2024

Op 8 februari 2024 vindt het commissiedebat maritiem plaats. Hierbij wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken. Na een aantal algemene onderwerpen gaat deze brief in op ontwikkelingen binnen het domein van zeevaart, zeehavens, binnenvaart en duurzame scheepvaart.

1. Algemeen

IMSAS audit Koninkrijk der Nederlanden

Zoals gedeeld met de Kamer[1] heeft van 13 tot en met 24 maart 2023 de IMSAS audit (IMO Member State Audit Scheme) voor het Koninkrijk plaatsgevonden. Destijds was het Audit Rapport nog niet definitief vastgesteld door IMO. Er is op 13 maart 2023 toegezegd aan lid Koerhuis (VVD) om het Audit Rapport met de Kamer te delen na vaststelling[2]. Hierbij wordt aan die toezegging invulling gegeven.

Het Koninkrijk is als geheel lid van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De IMSAS Audit heeft als doel lidstaten van de IMO te auditen op hun naleving van de internationale verplichtingen op algemeen gebied en kust-, haven- en vlaggenstaatgebied. Uit de IMSAS audit zijn in totaal 13 bevindingen gekomen. De tekortkomingen liggen vooral op het gebied van wetgeving, organisatiestructuur, uitvoeringskracht en vlaggenstaatverplichtingen. Met name de aard van de bevindingen verschilt per land. Het auditrapport is inmiddels vastgesteld: IMO-IMSAS Audit of the Kingdom of the Netherlands | Report | Government.nl.

[1] Kamerstuk 31 409, nr. 404.
[2] Toezegging 202305–036.

kst-31409-434
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2024

De komende jaren zal met een meerjarig verbeterprogramma onder coördinatie van de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA) worden gewerkt aan het verbeteren van de tekortkomingen. De KMA is een structureel samenwerkingsverband tussen alle landen van het Koninkrijk op maritiem gebied[3]. Onderdeel van deze samenwerking is een vierlandenoverleg met de verantwoordelijke Ministers van Aruba, Curaçao, Nederland en Sint Maarten. Doel van dit overleg is het vaststellen van uitdagingen binnen het koninkrijk in de vorm van een gezamenlijk werkprogramma, het bevestigen van politiek commitment en kennisuitwisseling. Het volgende ministerieel vierlandenoverleg vindt naar planning komend jaar plaats.

Dienstverlening Scheepsregister – Maritieme Autoriteit

In vervolg op wensen van de zeevaartsector is de Kamer met regelmaat geïnformeerd over de stapsgewijze verbetering van de dienstverlening van het scheepsregister, zoals past bij Nederland als grote maritieme natie en de ambities van de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie[4]. In de Sectoragenda is aangegeven dat Nederland koploper wil zijn op innovatieve gebieden, zoals de verduurzaming van de scheepvaart en autonoom varen. Hier liggen bij uitstek de kansen voor het Nederlandse maritieme cluster. Dit vraagt om een adequaat niveau van kennis en kunde bij de certificerende overheid, onder andere om nieuwe scheepsconcepten te kunnen beoordelen en van de vereiste certificaten te voorzien om te mogen varen. Met ingang van 2024 zijn financiële middelen vrijgemaakt voor een beperkte uitbreiding ten behoeve van de gewenste verbeteringen van het scheepsregister, en daarmee een eerste stap naar een maritieme autoriteit. Deze zullen worden ingezet voor:

- verbeteringen van de publieke dienstverlening met betrekking tot vergunningverlening en certificering van zeeschepen;
- het op orde brengen van de regelgeving en het verbeteren van de naleving van internationale regelgeving;
- het versterken van kennis en kunde om beter in te kunnen spelen op innovatieve ontwikkelingen, die passen bij het gewenste imago van Nederland als innovatief kwaliteitsregister voor de zeevaart.

Naast de benodigde extra personele inzet wordt ook geïnvesteerd in verbetering van de ketenregie en de samenwerking tussen de verschillende onderdelen van het Ministerie van IenW die belast zijn met het scheeps- en vlagregister. Met onder andere de vorming van een Regieteam Maritieme Autoriteit krijgt het werken aan een maritieme autoriteit intern meer samenhang en naar buiten toe een meer herkenbaar gezicht en aanspreekpunt. Na een jaar zal de nu op te starten werkwijze worden geëvalueerd, en wordt bezien of deze aanpassing vraagt.

2. Zeevaart

Scrubber waswater lozingen

Op 8 december 2022 is in de beantwoording van Kamervragen van het lid Van Raan (PvdD) toegezegd om eind 2023 de Kamer te informeren over de verkenning van eventuele vervolgstappen ten aanzien van scrubber waswater lozingen door schepen[5]. Tevens is het lid Kröger (Groenlinks) op 8 december 2022 tijdens het Commissiedebat Maritieme Zaken toegezegd de Kamer te informeren over de uitkomsten van verkenningen in

[3] Stcrt. 2021, nr. 26624.
[4] No guts, no Hollands glorie! Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Oktober 2023.
[5] Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 972

IMO-verband en op nationaal niveau naar mogelijkheden voor het aanscherpen van richtlijnen voor scrubbers[6] [7].

Om invulling te geven aan de verkenning wordt onder andere door RIVM aanvullend onderzoek gedaan naar milieueffecten van scrubber waswater in Nederlandse wateren. Vanwege gebrek aan capaciteit bij het RIVM heeft de oplevering van dit onderzoek vertraging opgelopen. De resultaten van dit onderzoek zijn noodzakelijk om invulling te kunnen geven aan de toezegging. Daarnaast moet hierover zorgvuldige afstemming plaatsvinden, onder andere met de sector. Daarom wordt de Kamer naar verwachting aan het eind van het tweede kwartaal geïnformeerd over de resultaten van de verkenning en de voornemens over hoe verder.

Opvolging bevindingen onderzoek stabiliteit boomkorkotters

In het OVV onderzoek «*Kapseizen en zinken viskotters – Lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis*»[8] heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid aanbevolen om te onderzoeken hoe groot het risico is dat Nederlandse viskotters kapseizen en zinken van als gevolg van asymmetrische beladingstoestanden en om maatregelen te nemen om dit risico tegen te gaan. In januari 2023 is er een rapportage gedeeld met de Tweede Kamer waarin in kaart wordt gebracht hoe groot het risico op kapseizen en zinken is[9]. De Kamer is in mei 2023 geïnformeerd dat met de sector en de ILT is besproken welke maatregelen kunnen worden genomen ter verkleining van dit risico[10].

Omdat dergelijke maatregelen een aanzienlijke invloed op de sector hebben, moeten deze zorgvuldig uitgewerkt worden alvorens tot implementatie over te gaan. In bovengenoemde Kamerbrief d.d. 15 mei 2023 is daarom aangekondigd dat er nader onderzoek zal worden uitgevoerd naar de mogelijke maatregelen en is toegezegd dat de Kamer in het voorjaar van 2024 opnieuw geïnformeerd wordt over de voortgang. Hierbij wordt deze toezegging vervuld en wordt de eindrapportage van bovengenoemd onderzoek met de Kamer gedeeld.

In de rapportage worden de volgende maatregelen uitgewerkt:
- Een nieuw stabiliteitscriterium voor nieuw te bouwen schepen dat de stabiliteit tijdens het vissen borgt.
- Een operationele maatregel voor alle schepen in de vorm van een methode waarbij de schipper aan de hand van de gemeten krachten op het vistuig gewaarschuwd wordt wanneer er een kapseisrisico ontstaat.
- Een voorstel om het stabiliteitsonderwijs voor vissers praktischer te maken en zo beter aan te laten sluiten bij de belevingswereld van de studenten.

Het voornemen is om het nieuwe stabiliteitscriterium op te nemen in de technische regelgeving voor kleine vissersvaartuigen, die momenteel wordt herzien. De ontwikkelde operationele maatregel vereist doorontwikkeling tot een concreet systeem voordat hij kan worden geïmplementeerd. Over de mogelijkheden daartoe wordt met de sector het gesprek aangegaan. Ook de mogelijkheden om het voorstel ter verbetering van het stabiliteitsonderwijs te implementeren zullen met de sector worden besproken.

---

[6] Toezegging 202212–106
[7] Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 972.
[8] Kamerstuk 29 675, nr. 201.
[9] Kamerstuk 29 675, nr. 219.
[10] Kamerstuk 29 675, nr. 223.

Inwerkingtreding Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen

Het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen (hierna: het verdrag) is op 15 mei 2009 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aangenomen. Het verdrag behandelt milieu- en veiligheidsaspecten met betrekking tot scheepsrecycling door verantwoordelijkheden en verplichtingen op te leggen aan alle betrokken partijen. Daarmee worden internationale eisen en normen gesteld voor milieu- en veiligheidsaspecten. In het geval van de scheepsfaciliteiten moeten deze voldoen aan basiseisen, zoals het opzetten van een scheepsrecyclinginrichtingsplan, voorbereidingen en reacties op noodsituaties en systemen van toezicht en verslaglegging. Verdragsleden moeten ervoor zorgen dat deze faciliteiten voldoen aan het verdrag. Inwerkingtreding van het verdrag moet daarmee leiden tot hogere milieu- en veiligheidseisen en controle bij het recyclen van schepen.

Nederland (inclusief Bonaire, Sint Eustatius, en Saba) heeft het verdrag in 2019 geratificeerd. Een aantal voorwaarden moest geïmplementeerd worden voordat het verdrag in werking kon treden. Op 26 juni 2023 hadden voldoende landen het verdrag geratificeerd om te voldoen aan deze voorwaarden. Het verdrag zal 24 maanden later in werking treden, namelijk op 26 juni 2025. Voor Europees Nederland vormt (uitvoeringsregelgeving van) een Europese verordening betreffende scheepsrecycling in belangrijke mate de implementatie van het verdrag. Slechts enkele aanvullende bepalingen moeten nog in werking treden om te voldoen aan het verdrag. Via een koninklijk besluit wordt op korte termijn de inwerkingtreding geregeld. Hiermee treedt de laatste regelgeving ter implementatie van het verdrag in werking op 26 juni 2025.

Vereisten aanvraag zeebrief

Tijdens het CD Maritiem van 30 mei 2023 is naar aanleiding van een vraag van lid de Groot (D66) toegezegd uit te zoeken of een meetbrief vereist is bij het aanvragen van een zeebrief voor een pleziervaartuig dat kleiner is dan 24 meter[11].

De informatie op de ILT website klopt, er is in dit geval geen zeebrief nodig voor een pleziervaartuig. Alléén voor pleziervaartuigen die langer zijn dan 24 meter is voor de aanvraag van een zeebrief ook een meetbrief vereist.

3. Zeehavens

Economische veiligheid

Nederlandse zeehavens dienen, in tijden van toenemende geostrategische competitie, hun belangrijke maritiem-logistieke functies onafhankelijk en veilig te kunnen uitoefenen. Het Ministerie van IenW vraagt, namens Nederland, op Europees niveau doorlopend aandacht voor de risico's van ongewenste economische inmenging door buitenlandse mogendheden in zeehavens. IenW zet zich, in lijn met de motie van de leden Koerhuis en Van der Molen, in voor de totstandkoming van een brede Europese Havenstrategie.[12] Deze strategie dient onderdeel te worden van het werkprogramma van de nieuwe Europese Commissie (2024–2029). Nederland is voornemens haar inbreng voor de EU Havenstrategie in het eerste kwartaal van 2024 aan de Europese Commissie te presenteren.

---

[11] Toezegging 202306–060.
[12] Kamerstuk 36 200 XII, nr. 62.

Kern van de inzet vormt het verhogen van de strategische autonomie en het concurrentievermogen van Europese zeehavens. IenW staat in nauw contact met andere EU lidstaten, de Europese Commissie, betrokken departementen en de maritieme sector over de maatregelen die de Europese Havenstrategie dient te omvatten. In opdracht van IenW verrichten Clingendael en Erasmus UPT momenteel onderzoek naar de onderdelen waaruit een Europees strategisch kader voor de maritiem-logistieke sector dient te bestaan. Dit onderzoek zal na afronding met uw Kamer worden gedeeld. De heer Tom Berendsen, lid van het Europees Parlement (EVP), heeft vanuit zijn rol als rapporteur, namens het Europees Parlement tevens opgeroepen tot de totstandkoming van een Europese Havenstrategie. Met de heer Berendsen hebben de afgelopen periode diverse gesprekken over het onderwerp plaatsgevonden.

Met oog op het versterken van de weerbaarheid van de nationale maritieme-sector wordt in 2024 het proces omtrent de herbeoordeling van de cyclus vitaal voor de maritieme sector doorlopen. Na afronding hiervan wordt voldaan aan de eis om de cyclus iedere vier jaar te doorlopen, alsmede de vereiste van de *Critical Entities Resilience*-richtlijn om kritieke entiteiten aan te wijzen die onder de richtlijn zullen vallen. Aangewezen vitale partijen in de maritiem-logistieke sector worden vervolgens onder het toepassingsbereik van de Wet veiligheidstoets investeringen, fusies en overnames (wet VIFO) gebracht. Hiermee wordt een extra waarborg ingebouwd met het oog op de *screening* van toekomstige investeringen door buitenlandse (staats)bedrijven in de maritiem-logistieke sector. De (digitale) veiligheidsrisico's die mogelijk kunnen voortkomen uit bedrijfsactiviteiten van derde landen in de maritiem-logistieke sector, waaronder het *Port Community System*, staan onder doorlopende aandacht van een technische werkgroep. Deze werkgroep bestaat uit medewerkers vanuit IenW, Defensie, NCTV, AIVD, NCSC en TNO.

NOVEX-NZKG: Houtrakpolder

Met de motie Koerhuis/Van der Molen van 13 september 2022 verzocht de regering te onderzoeken onder welke voorwaarden er voor de Amsterdamse haven een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan worden aangelegd.[13] Op 4 oktober 2023 heeft de Minister van IenW een brief aan de 2e Kamer gestuurd met het Onderzoeksrapport «voorwaarden havenbekken Houtrakpolder'[14]. De uitkomst van het rapport is dat de ruimtelijke reservering het uitgangspunt blijft voor een extra havenbekken in de Houtrakpolder, maar dat er ook perspectief moet zijn voor inpassing van andere ruimtelijke opgaven in het NZKG (zoals waterberging), recreatie en dat eventuele natuur die verloren gaat moet worden gecompenseerd.

De optie waterberging in de Houtrakpolder met de mogelijkheid voor het aanleggen van een extra havenbekken) is opgenomen in het ontwikkelperspectief NOVEX-NZKG (vastgesteld 19 december 2023), waarna de maatschappelijke keuzes dit jaar afgewogen kunnen worden in de uitvoeringsagenda van deze NOVEX.

Duurzame scheepvaartbrandstoffen en haventerreinen

De Tweede Kamer heeft met de motie van de leden Koerhuis en de Groot[15] de regering verzocht om een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van duurzame scheepvaartbrand-

[13] Kamerstuk 31 409, nr. 358
[14] Kamerstuk 31 409, nr. 422.
[15] Kamerstuk 31 409, nr. 379.

stoffen en nieuwe haventerreinen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken. Aan deze motie wordt invulling gegeven met het Nationaal Plan Energiesysteem[16] (NPE), de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart en een inventarisatie van vraag en aanbod van haventerreinen ten behoeve van de ontwikkeling van duurzame (scheepvaart)brandstoffen. Hieronder treft u een stand van zaken.

Adviesbureau Ports Logistics Advisory heeft een quickscan uitgevoerd met medewerking van verschillende stakeholders, om te inventariseren hoe vraag naar en aanbod van productielocaties voor duurzame brandstoffen in de Nederlandse havens van nationaal belang[17] zich tot elkaar verhouden. Op basis van een analyse zijn de volgende conclusies te trekken: (1) In alle grote Nederlandse zeehavens met uitzondering van Moerdijk hebben al investeringen in de productie van duurzame (transport)brandstoffen plaatsgevonden. De Nederlandse havens lopen internationaal gezien voorop in het aantrekken van investeringen in de productie van duurzame (transport)brandstoffen. (2) De grote Nederlandse zeehavens zetten alle in op het aantrekken van aanvullende investeringen in de productie van duurzame (transport)brandstoffen. (3) De ruimtelijke impact van de investeringen in duurzame (transport)brandstoffen is groot. Mede vanwege de lagere energie-inhoud van duurzame brandstoffen is relatief veel ruimte nodig per ton brandstof. In alle betrokken havens is het garanderen van aanbod om te voldoen aan de vraag een uitdaging. Daarom wordt ook gekeken naar transformatie en intensiever gebruik van bestaande faciliteiten en terreinen.

Naast het fysieke ruimtegebruik zijn vooral milieuruimte (inclusief stikstof) en de beschikbaarheid van voldoende elektriciteit van belang voor investeringsbeslissingen. In de ontwikkelperspectieven van de verschillende NOVEX-gebieden wordt aan deze drie facetten aandacht besteed, zoals in het ontwikkelperspectief voor de Rotterdamse haven dat gedeeld is met de Kamer op 18 december 2023[18].

Middels een jaarlijkse voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de kabinetsinzet gericht op klimaatbeleid voor de zeevaart. In de eerstkomende voortgangsbrief, die de Kamer binnen enkele weken zal ontvangen, wordt onder andere nader ingegaan op het Nationaal Plan Energiesysteem en de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart.

Toezegging visie inrichting zeehavens

In dit verband past ook de toezegging die aan mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA) op 30 mei 2023 is gedaan, waarbij nagegaan zou worden hoe een visie op de inrichting van de zeehavens al meeloopt in het ontwikkelperspectief NOVEX en wat het Ministerie van EZK hierop doet[19]. Onder leiding van het Ministerie van BZK zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen waarin de verschillende ruimtelijke transities met gebiedsgerichte ontwikkelperspectieven worden ingevuld.

Met het ontwikkelperspectief voor de Rotterdamse haven wordt een belangrijke stap gezet naar de toekomstige inrichting van de haven, in goede balans met maatschappelijke opgaven, zoals leefomgeving en woningbouw.

---

[16] Kamerstuk 32 813, nr. 1319.
[17] Groningen Seaports, Port of Amsterdam, Port of Rotterdam, Port of Moerdijk en North Sea Port.
[18] Kamerstuk 31 409, nr. 432.
[19] Toezegging 202306–065.

In het Rotterdamse ontwikkelperspectief is aangegeven dat de strategische ruimtelijke ontwikkeling tot stand moet komen op basis van een aantal urgente vraagstukken die raken aan nationale ruimtelijke keuzes die binnen nationale programma's en de nota Ruimte gemaakt moeten worden. Op basis van een uitvoerings- en investeringsagenda wordt het ontwikkelperspectief vanaf 2024 verder ingevuld met doorwerking in het omgevingsbeleid van de betrokken partijen (Nota Ruimte, Provinciale en Gemeentelijke Omgevingsvisies, Havenvisie).

Daarmee geeft het ontwikkelperspectief richting aan de transitie van de haven. De inzet is dat de Rotterdamse haven zich toe beweegt naar het meest duurzame haven- en industriecomplex ter wereld en daarmee internationaal concurrerend blijft. Het Ministerie van IenW staat samen met de provincie Zuid-Holland aan de lat voor NOVEX Rotterdam. Het Ministerie van EZK is nauw betrokken en is daarnaast zelf trekkend departement van de NOVEX-gebieden Noordzeekanaalgebied, North Sea Port District en Groningen. De zeehavens maken daar onderdeel van uit.

Verder heeft de Minister van EZK op 13 oktober 2023 het nationaal programma Ruimte voor Economie naar de Kamer gezonden (Kamerstuk 34 682 nr. 178). Dit programma richt zich op de ruimte die bestemd is voor economische activiteit op bedrijventerreinen. De focus ligt o.a. op de havengebieden. Voor de ruimtelijke inpassing van industriële clusters in havengebieden zijn meerdere nationale programma's bepalend: het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie (NPVI), het Programma Energiehoofdstructuur (PEH) en de Nationale Grondstoffen Strategie in combinatie met het Nationale Programma Circulaire Economie.

4. Binnenvaart

Actieagenda toekomst binnenvaart – Binnenvaarttafel

De basis voor de toekomst van de binnenvaart is neergelegd in de Binnenvaartvisie die eind 2022 aan uw Kamer is toegestuurd.[20] Hierin wordt geconstateerd dat de binnenvaart «goud in handen», heeft, maar dat er wel het nodige moet gebeuren om toekomstbestendig te worden. In de Binnenvaartvisie worden vier grote transitiepaden beschreven die moeten leiden tot een toekomstbestendige binnenvaart: de energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en innovatie (digitalisering). De Binnenvaartvisie is uitgewerkt in de Actieagenda toekomst binnenvaart die recent met uw Kamer is gedeeld. Deze actieagenda geeft uitwerking aan de Binnenvaartvisie. Voor elk van de transitiepaden worden concrete acties geformuleerd, waarvan de uitwerking veelal in samenwerking tussen de overheid en relevante partijen uit de binnenvaartsector dient plaats te vinden. In de actieagenda wordt tevens de oprichting van een Binnenvaarttafel aangekondigd.

Met de Binnenvaarttafel wordt beoogd gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen voor de uitvoering van de actieagenda en de samenwerking tussen de verschillende ketenpartners te versterken. Aan de Binnenvaarttafel neemt een representatieve vertegenwoordiging van de binnenvaartsector deel. Het gaat daarbij om vertegenwoordigers van brancheorganisaties voor respectievelijk de binnenvaart, het verladend bedrijfsleven, inland-terminals en zee- en binnenhavens. De Binnenvaarttafel wordt gefaciliteerd door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving, waarvan de onafhankelijkheid wettelijk geborgd is. De Binnenvaarttafel is inmiddels opgericht en wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter, de heer Jeroen de Haas. Met de oprichting van de Binnenvaarttafel wordt

[20] Kamerstuk 31 409, nr. 373.

tegemoetgekomen aan een breed gedragen behoefte in de binnenvaartsector met de gedachte om meerjarig met elkaar samen te werken.

Op 31 januari 2024 komt de Binnenvaarttafel voor het eerst bijeen om nadere afspraken te maken over de werkwijze en frequentie van de Binnenvaarttafel. De belangrijkste opgave voor de Binnenvaarttafel is om collectief te werken aan de noodzakelijke transities naar een toekomstbestendige binnenvaart.

Langlopende overgangsbepalingen

Sinds de publicatie van het onderzoeksrapport[21] en de toezeggingen die aan het lid Alkaya (SP) zijn gedaan tijdens het Commissiedebat op 30 mei 2023 zijn diverse acties ondernomen[22]. Er hebben drie bijeenkomsten met de sector plaatsgevonden, waarin gezamenlijk aan de slag is gegaan met de voorgestelde acties en maatregelen. Concreet zijn de volgende stappen gezet:

Informatie over de overgangsbepalingen en hardheidsclausule

De informatie folder is verduidelijkt en nogmaals onder de aandacht van de sector gebracht.

Opzetten demonstratieproject

IenW heeft in samenwerking met betrokken partijen twee kleine schepen (een spits en een kempenaar) laten inspecteren. Hierbij is gekeken naar de technische uitvoerbaarheid van de bepalingen op de beide vaartuigen waarvan de overgangstermijnen aflopen. Hoewel bij een technische inspectie geen accurate inschatting kan worden gemaakt van de kosten om aan de betreffende bepalingen te voldoen, is voor een aantal bepalingen in het algemeen geconstateerd dat de benodigde aanpassingen aan het schip kostbaar zijn. Voor deze bepalingen is aan betrokken partijen gevraagd de kosten in kaart te brengen. Dit kan worden gebruikt als (aanvullende) onderbouwing voor het nog te starten internationale deel van het demonstratieproject.

Aanvragen hardheidsclausule

Naast het demonstratieproject worden vanuit de sector verschillende aanvragen voor de toepassing van een hardheidsclausule voorbereid voor verschillende soorten, waaronder ook grote, schepen. Via het aanvragen van een hardheidsclausule kan de sector aantonen waar men tegenaan loopt. Bij meerdere casussen op hetzelfde gebied ontstaan er argumenten om de regel(s) te herzien.

Onderzoek haalbaarheid van collectieve oplossingen op internationaal niveau

Op basis van eerdere inspanningen op internationaal niveau[23] is de verwachting dat de haalbaarheid van collectieve oplossingen wordt vergroot als de scope in eerste instantie beperkt blijft tot schepen tot 55 meter.

---

[21] Kamerstuk 31 409, nr. 400.
[22] Toezegging 202306–062.
[23] Kamerstuk 31 409, nr. 276.

Om een voorstel voor een algemene regeling op internationaal niveau te kunnen uitwerken, is het belangrijk dat er een gedeeld beeld bestaat over de bepalingen die onderdeel zouden moeten uitmaken van zo'n regeling.

Tijdens de bijeenkomsten met de sector is gebleken dat hierover op dit moment nog discussie bestaat. Het Ministerie van IenW heeft betrokken partijen daarom nogmaals verzocht na te gaan of er bepalingen in het inspectierapport van de spits en kempenaar ontbreken die technisch moeilijk uitvoerbaar zijn voor een grote groep spitsen en kempenaar. Verder laat het Ministerie van IenW nog een aanvullende QuickScan doen voor het criterium «onevenredig hoge kosten.» In februari 2024 staat een vervolgbijeenkomst met de sector gepland om hierover verder van gedachten te wisselen.

Situatie Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB)

De toekomst van de door de Raad voor Accreditatie geschorste keuringsinstantie NBKB is nog altijd ongewis. Om ervoor te zorgen dat schepen niet buiten hun schuld stil kwamen te liggen, heeft de ILT eind vorig jaar besloten om 117 aflopende certificaten eenmalig met zes maanden te verlengen. De ILT houdt er ook rekening mee dat het NBKB haar accreditatie eventueel niet terug krijgt. Er wordt gewerkt aan een oplossing voor de korte termijn, mocht deze situatie zich voordoen. Hierbij wordt gekeken of keurders door de ILT kunnen worden ingehuurd om keuringen te verrichten. Dit om er voor te zorgen dat er voldoende keuringscapaciteit is op het moment dat de nu afgegeven verlengingen van het certificaat gaan aflopen. Parallel wordt gewerkt aan een structurele, meer robuuste invulling van het stelsel.

Varend ontgassen

Op 30 mei 2023 is het lid Koerhuis (VVD) toegezegd om de Kamer voor ieder Commissiedebat te informeren over de stand van zaken van de implementatie van het verbod op varend ontgassen[24]. Dit staat in het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI). Dit verdrag regelt hoe om te gaan met afval dat vrijkomt tijdens de exploitatie van het schip. Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk en Duitsland hebben het verdrag reeds geratificeerd. Zwitserland is de laatste verdragsstaat die het verdrag nog moet ratificeren. Het Zwitserse parlement heeft op 18 december 2023 ingestemd met de ratificatie van de verdragswijziging. Met inachtneming van alle juridische procedurele verplichtingen is de verwachting dat fase 1 daardoor van kracht zal worden in oktober 2024 in het hele CDNI-gebied.

Op 1 juli 2024 treedt fase 1 van het verbod op varend ontgassen in Nederland in werking. Het voornemen is zo snel mogelijk ook fase 2 van kracht te laten worden. In Nederland verloopt de implementatie daarvan via (een wijziging van) het scheepsafvalstoffenbesluit. De internetconsultatie en de toets op regeldruk zijn afgerond en verwerkt. Op korte termijn wordt de wijziging van het scheepsafvalstoffenbesluit naar de Kamer gestuurd (voorhang). Daarna volgt de Raad van State en vervolgens nogmaals de Kamer (nahang). Er wordt uiteraard gestreefd naar een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding.

Voor een soepele implementatie is het uiteindelijk van belang dat niet alleen overheidspartijen zoals provincies, omgevingsdiensten, ILT en havenbedrijven voorbereidende werkzaamheden uitvoeren, maar ook en vooral marktpartijen zoals verladers, opslagbedrijven, schippers, exploitanten van ontgassingsinstallaties hun voorbereidingen treffen. In

[24] Toezegging 202306–058.

de toegestuurde roadmap is aangegeven hoe deze samenwerking vanuit het ministerie is gefaciliteerd. Ook is als handreiking naar deze partijen een onderzoek uitgevoerd naar de best beschikbare technieken voor mobiele ontgassingsinstallaties. Beiden stukken zijn op 4 december naar de Kamer gestuurd[25].

Nieuwe oeververbinding en veerpont Nieuwer ter Aa

Met de gewijzigde motie Van der Molen/de Hoop van 8 november 2022 werd de regering verzocht om dubbele bemensing van de pont zo snel mogelijk te realiseren en het fiets-voetverkeer over het Amsterdam Rijnkanaal te handhaven tot de realisatie van een alternatief[26]. Op 31 januari 2024 wordt de «Bestuursovereenkomst Fietsbrug Nieuwer ter Aa – Breukelen» tussen de provincie Utrecht, gemeente Stichtse Vecht en het Rijk ondertekend. Daarmee is de motie afgedaan. Met deze ondertekening wordt een grote stap gezet naar de realisatie van deze nieuwe oeververbinding ter vervanging van de pont Nieuwer ter Aa.

In de bestuursovereenkomst zijn afspraken vastgelegd over de verantwoordelijkheidsverdeling, budget, eigendom van de brug, etc. Ook zijn er afspraken vastgelegd over het doorvaren van de veerpont tot de oplevering van de brug. Het uitgangspunt is dat de veerpont doorvaart tot oplevering van de fietsbrug. Het Rijk hanteert daarbij, als bevoegd gezag op de vaarweg, de nautische veiligheid als bepalend criterium voor het doorvaren. Ten behoeve van het doorvaren zal het Rijk, in samenspraak met de schippers van de veerpont, extra veiligheidsverhogende maatregelen doorvoeren op basis van het MARIN-rapport van 27 juni 2023:
– Meer afstand tot doorgaande vaart bij oversteek;
– Stoppen met varen bij 1.000 meter slecht zicht in plaats van de huidige grens van 300 meter;
– Standaard marifoongebruik ten behoeve van beter duiding aanwezigheid veerpont voor doorgaande vaart.

Er wordt reeds zo veel mogelijk gehandeld in lijn met deze maatregelen; de formele verankering ervan in de bedrijfsvoering van de veerbootexploitant wordt naar verwachting dit voorjaar afgerond.

De veerpont blijft varen op oproepbasis en ook het aantal vaarten zal naar verwachting niet veranderen (op basis van de analyse van MARIN). De wachttijd per klant bij oproep kan door de extra maatregelen echter wel oplopen ten opzichte van de huidige wachttijd, omdat veerpont soms moet wachten totdat doorgaande vaart voorbij is.

Het Rijk monitort gedurende de periode tot de oplevering van de nieuwe oeververbinding Nieuwer ter Aa of de maatregelen uit het MARIN-rapport voldoende effectief zijn en blijven.

5. Duurzame Scheepvaart

Toezegging behoefte walstroomvoorzieningen niet-BOZ havens

Tijdens het CD Maritiem van 30 mei 2023 is, naar aanleiding van de inbreng van het lid Krul (CDA), toegezegd dat IenW gaat inventariseren wat de behoefte is aan walstroomvoorzieningen in havens die niet zijn aangesloten bij de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)[27]. Het onderzoeksbureau RHDHV heeft dit najaar bij verschillende niet-BOZ havenbe-

[25] Kamerstuk 31 409, nr. 430
[26] Kamerstuk 35 925 A, nr. 90.
[27] Toezegging 202306–061.

heerders[28] interviews afgenomen om de behoefte in kaart te brengen en te inventariseren welke belemmeringen er zijn. Uit deze interviews komt naar voren dat in al deze havens walstroom een onderdeel vormt van de duurzaamheidsambities, waaronder naast CO_2-uitstoot ook vermindering van de geluidsoverlast en verbetering van de luchtkwaliteit. Voor enkele havens is ook de reductie van stikstofdepositie van belang.

Uit de gesprekken is gebleken dat veel havens al walstroomvoorzieningen hebben voor openbare ligplaatsen, de recreatievaart en in enkele gevallen de binnenvaart. Walstroom voor de zeevaart bevindt zich op dit moment nog in een vroege fase. Business cases zijn vaak lastiger te realiseren. Tevens kunnen netcongestie en ruimtegebrek een uitdaging zijn. Tenslotte wordt benadrukt dat walstroom voor de zeevaart doorgaans tot stand komt in overleg tussen de betrokken rederijen, private terminal-operators en de havenbeheerder.

Daar waar mogelijk faciliteert IenW de uitrol van walstroom voor de zeevaart in alle zeehavens. IenW heeft de uitrol van walstroom in 2022 en 2023 in de zeehavens gestimuleerd door subsidie beschikbaar te stellen vanuit de stikstofopgave. De subsidie is beschikbaar voor projecten in alle zeehavens die een bijdrage leveren aan de reductie van stikstofdepositie in met stikstof overbelaste Natura 2000 gebieden. IenW is voornemens deze regeling in 2024 te verlengen. Daarnaast komt er begin 2024 een nieuwe subsidieregeling beschikbaar. Deze richt zich voornamelijk op het voldoen aan de Europese verplichting om in 2030 walstroom aan te bieden aan grotere schepen, maar in de subsidieregeling is ook 10 miljoen euro gereserveerd voor overige zeevaartsegmenten in alle zeehavens. Tevens organiseert de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een community of practice om kennis en ervaringen over walstroom te delen tussen stakeholders. Tenslotte wil IenW zich in de EU gaan inzetten om de aankomende Europese walstroomverplichting uit te breiden naar meer scheepssegmenten, zoals offshore schepen.

Motie aanscherpen regels aanmeren cruiseschepen

In de motie van de leden Grinwis en Boucke[29] van 27 juni 2023 wordt de regering verzocht in overleg met de relevante havensteden de regels voor het aanmeren van cruiseschepen aan te scherpen, bijvoorbeeld door het stellen van strengere eisen op het gebied van klimaat en milieu, zodat de vervuiling door cruiseschepen in ons land snel afneemt. Met strengere internationale milieunormen, individuele maatregelen in de havens van Amsterdam en Rotterdam en walstroom wordt invulling gegeven aan deze motie. Met de toelichting hieronder wordt de motie afgedaan.

Cruiseschepen dienen, net als andere zeeschepen, te voldoen aan steeds strengere internationale milieunormen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het afdragen van CO_2-emissierechten vanaf 2024 (EU ETS) en stikstof uitstootnormen. Ook moeten zeegaande cruiseschepen vanaf 2030 verplicht walstroom afnemen in grotere EU havens en moeten deze havens vanaf 2030 walstroom aanbieden. Hierdoor wordt het kip-ei-dilemma doorbroken. Met subsidie van IenW wordt nu al gewerkt aan het aanleggen van walstroom voor zeegaande cruiseschepen in zowel Rotterdam als Amsterdam. Eind 2024 respectievelijk in 2025 zijn deze installaties gereed voor gebruik. De verwachting is dat veel cruise-schepen, waarvan het merendeel ook al geschikt is voor het ontvangen van walstroom, dan ook gebruik gaan maken van walstroom.

---

[28] Beverwijk, Den Helder, Dordrecht, Harlingen, IJmuiden, Scheveningen, Schiedam.
[29] Kamerstuk 32 813, nr. 1270.

In Amsterdam en Rotterdam worden gerichte maatregelen genomen om bij te dragen aan de vergroening van de aanmerende cruiseschepen. Het betreft in Amsterdam o.a. korting op de havengelden voor schonere cruiseschepen, een toegangsverbod vanaf 2024 tot de in het centrum gelegen Passenger Terminal Amsterdam voor cruiseschepen met meer vervuilende (TIER 0) motoren, en voorrang op afmeerlocaties voor schepen die walstroom gebruiken. Rotterdam besteedt extra aandacht aan geluids- en lichtvervuiling en past korting op havengelden toe voor schepen die aan strengere stikstof eisen voldoen. Voordeel van deze lokale maatregelen is dat goed kan worden aangesloten bij havenspecifieke omstandigheden en lokale prioriteiten.

Een groot deel van de emissies van cruiseschepen die neerslaan in Nederland, vindt plaats aan de kade. Het versnellen van het gebruik van walstroom is daarom een effectieve maatregel om de impact van de emissies aanzienlijk te beperken. Het is niet mogelijk om in nationale regelgeving de afnameplicht van walstroom voor specifiek cruiseschepen eerder te introduceren dan wat in de EU is afgesproken. Lokaal is er mogelijk meer ruimte. Nader onderzoek is nodig om hier conclusies over te trekken. Privaatrechtelijk kunnen afspraken worden gemaakt tussen de passagiersterminal en de bezoekende cruiseschepen. Met beide havens zullen gesprekken gevoerd worden om te bezien of en hoe schepen die de mogelijkheid hebben om aan te sluiten lokaal verder gestimuleerd en/of verplicht kunnen worden om al ruim voor 2030 gebruik te gaan maken van de binnenkort beschikbare walstroomvoorzieningen.

Emissiehandelssysteem 2 (ETS2)

In de brief van de Minister voor Klimaat en Energie[30] van 26 april 2023 over de voorjaarsbesluitvorming klimaat en in de brief van de Staatssecretaris van IenW van 23 augustus 2023[31] over duurzaam vervoer is aangekondigd dat Nederland ervoor kiest het EU emissiehandelssysteem 2 (ETS2) zo breed mogelijk in te voeren in 2027. ETS2 is een apart emissiehandelssysteem voor brandstoffen in gebouwen, wegvervoer en aanvullende sectoren (voornamelijk kleine industrie die niet onder het bestaande emissiehandelssysteem (ETS1) vallen). Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de optionele bepaling in de Europese richtlijn waarmee alle overige fossiele brandstoffen nationaal onder de reikwijdte van het ETS2 kunnen worden betrokken. Dit betekent dat ook voor brandstoffen die geleverd worden aan de binnenvaartsector, emissierechten moeten worden afgedragen. De prijs van fossiele brandstof voor de binnenvaart zal hierdoor stijgen. Deze prijsstijging moet een stimulans zijn om te verduurzamen en/of hernieuwbare brandstoffen te gebruiken.

De Minister voor Klimaat en Energie heeft inmiddels aan de Europese Commissie de vereiste toestemming gevraagd. Op dit moment wordt een impactanalyse gedaan naar het effect van de maatregel op de binnenvaart. Deze analyse onderzoekt ook welke steunmaatregelen uit de opbrengst van het emissiehandelssysteem mogelijk zijn voor binnenvaartondernemers, voor investeringen in verduurzaming. Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2024 neemt het kabinet een definitief besluit over de invoering van ETS2 en mogelijke steunmaatregelen.

[30] Kamerstuk 32 813, nr. 1230.
[31] Kamerstuk 31 305, nr. 414.

Emissielabel binnenvaart

In de Green Deal, Zeevaart, Binnenvaart en Havens uit 2019[32] is afgesproken dat in samenwerking met het Expertise- en Innovatiecentrum voor de Binnenvaart (EICB) een emissielabelsysteem voor binnenvaartschepen wordt uitgewerkt. Het emissielabel geeft scheepseigenaren inzicht in het energieverbruik en de luchtvervuilende- en klimaatemissies van hun schip, waardoor zij kunnen verduurzamen en daar ook de nodige erkenning voor krijgen. Verladers en banken kunnen het label gebruiken bij het verlenen van opdrachten of financiering aan scheepseigenaren en exploitanten. Havens en gemeenten kunnen het label gebruiken binnen incentiveprogramma's. De rijksoverheid kan via het labelsysteem monitoren op welke manier de energietransitie in de binnenvaart zich voltrekt. Dit labelsysteem is sinds november 2021 vrijwillig aan te vragen door scheepseigenaren. Gezien de technologische ontwikkelingen, Europese beleidsontwikkelingen inzake het berekenen en rapporteren van transportemissies en behoeften uit de binnenvaartsector, is het nodig om het emissielabelsysteem door te ontwikkelen. IenW streeft hierbij naar zoveel mogelijk internationale harmonisering. Daartoe wordt in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een geharmoniseerde methodologie uitgewerkt. Op basis hiervan zal een voorstel ingebracht worden in het Europees Comité voor de Opstelling van Standaarden voor de Binnenvaart (CESNI), naar verwachting eind 2024.

Het EICB heeft een onderzoek uitgevoerd (bijlage 2) om advies te geven over het doorontwikkelen van het emissielabelsysteem voor de binnenvaart. Dit onderzoek geeft aan dat drie aspecten geïntegreerd kunnen worden in het bestaande labelsysteem: de CO_2 emissies uitgedrukt in grammen per tonkilometer, niet gebunkerde energie zoals zon en wind, en de emissies over de gehele brandstofketen (Well-to-Wake benadering) ter vervanging van de huidige emissies op het vaartuig (Tank-to-Wake benadering). Daarnaast biedt het onderzoek inzicht in de mogelijkheden tot het verhogen van de meetcapaciteit bij emissiemetingen aan boord van binnenvaartschepen. De beperkte meetcapaciteit wordt momenteel als een knelpunt ervaren door scheepseigenaren.

In de brief van de Minister voor Klimaat en Energie[33] van 26 april 2023 over de voorjaarsbesluitvorming klimaat en in de brief van de Staatssecretaris van IenW van 23 augustus 2023[34], is eveneens aangekondigd dat het emissielabel een wettelijke basis zal krijgen[35] en dat middels in een onderzoek wordt nagegaan aan welke scheepscategorie een bepaald label kan worden opgelegd in welke periode in de tijd. Het doel is om een gemiddeld label B in 2030 te behalen.

In de brief «Actieagenda toekomst binnenvaart» van 24 november 2023[36] is de Kamer geïnformeerd over dit onderzoek, uitgevoerd door Movares (bijlage 3A) en EICB (bijlage 3B).

Beide onderzoeksrapporten zijn bijgevoegd bij deze brief. Uit de rapporten blijkt het volgende:

1. Er kan mogelijk een wettelijke basis worden gecreëerd voor het emissielabel. Vanwege het internationale karakter van de binnenvaart heeft een internationaal gecoördineerde invoering, via de Centrale

[32] Kamerstuk 33 043, nr. 102.
[33] Kamerstuk 32 813, nr. 1230.
[34] Kamerstuk 31 305, nr. 414.
[35] Kamerstuk 31 305, nr. 414.
[36] Kamerstuk 31 409, nr. 427.

Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en EU-regelgeving, de meeste impact.

2. Uit de bijgevoegde onderzoeksrapporten komen knelpunten naar voren voor een opgelegd label niveau. Als deze route verder verkend wordt, moet aan verschillende (soms complexe) voorwaarden worden voldaan. Er moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met internationale verdragen en Europese wetgeving. Ook is een gelijk speelveld belangrijk, immers is de binnenvaart een internationaal opererende bedrijfstak.

Op basis van deze bevindingen zal de Kamer separaat geïnformeerd worden over de vervolgstappen, in samenhang met de implementatie van de ETS2 opt-in en RED III voor de binnenvaart.

Biobrandstoffen in de binnenvaart

In de brief van 30 mei 2023[37] is de Kamer geïnformeerd over een opdracht verleend aan onderzoeksbureau Panteia, om met alle betrokken partijen afspraken te maken over biobrandstoffen die kunnen worden toegepast in de binnenvaart. Deze opdracht is inmiddels afgerond en Panteia heeft de visie van stakeholders ten aanzien van het gebruik van biodiesel (FAME), een praktijkproef en een kwaliteitsnorm vastgelegd in een rapport (bijlage 4). Naar aanleiding van de resultaten uit dit rapport, verkent de komende tijd IenW welke faciliterende rol zij kan vervullen bij de totstandkoming van een praktijkproef. Daarbij wordt gekeken of aangesloten kan worden bij reeds lopende initiatieven met FAME. Een actieve samenwerking met verschillende sectorpartijen is in alle gevallen een belangrijke randvoorwaarde.

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

[37] Kamerstuk 31 409, nr. 404.