

Vergaderjaar 2020–2021

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 305

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2020

Op 3 december 2020 vindt het AO Maritiem plaats. Vooruitlopend hierop wil ik u graag informeren over de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen. Daarnaast geef ik u een stand van zaken rond de volgende onderwerpen:

1. Milieu- en klimaat gerelateerde maritieme aangelegenheden;
2. Ligplaatsen in de binnenvaart;
3. Overige onderwerpen.

1. Milieu- en klimaat gerelateerde maritieme aangelegenheden

Voortgang Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

Sinds de ondertekening op 11 juni 2019 is de uitwerking van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (Green Deal) voortvarend ter hand genomen en wordt goede voortgang gerealiseerd. Tegelijkertijd is er veel gebeurd sinds de ondertekening ervan, zoals de publicatie van de Europese Green Deal (december 2019) en de huidige COVID-19 crisis. Dat schept extra uitdagingen voor het samen met de sector ingezette uitwerkingsproces van de Green Deal. Tot nog toe kunnen de volgende resultaten worden opgetekend.

In het Belastingplan 2021 is een voorstel voor de afschaffing van de energiebelasting op walstroom opgenomen en er is daarnaast € 12 mln. voor walstroom zeevaart beschikbaar gesteld ten behoeve van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek. Verder wordt gedurende de looptijd van de Green Deal jaarlijks € 1 mln. beschikbaar gesteld voor de validatie van duurzame technieken voor de zeevaart.

Het internationale onderzoek naar een Europees verduurzamingsfonds voor de binnenvaart zal naar verwachting begin volgend jaar worden afgerond. Hiermee komt belangrijke informatie beschikbaar voor verdere stappen in de financiering van de verduurzaming van de binnenvaart.

Rond de jaarwisseling zal een subsidieregeling worden opengesteld om de aanschaf van schone motoren en nabehandelingssystemen in de binnenvaart te stimuleren van ruim € 92 mln. voor de periode tot 2030. Daarnaast is recent een subsidieregeling voor de ontwikkeling van duurzame binnenvaartmotoren, met name in de categorie met grote vermogens, geopend van € 1,5 mln. voor de periode tussen nu en 31 december 2021. Vooral de kosten van het certificeringsproces bleken tot nu toe een obstakel voor fabrikanten. Hier wil ik hen met deze subsidieregeling bij helpen. Ook wordt gewerkt aan een labelsysteem waarmee de milieuprestatie van een schip kan worden geduïd. In 2021 vindt de implementatie daarvan plaats. Om ook de komende jaren een groot deel van de sector te laten verduurzamen, zal de binnenvaart vanaf 2022 onder dezelfde voorwaarden als het wegvervoer een bijmengverplichting voor biobrandstoffen krijgen.

Uiteraard zal ik bij de uitwerking van de nationale Green Deal rekening houden met de Europese Green Deal en de kansen die daaruit volgen zoveel mogelijk proberen te benutten. Dit geldt ook voor eventuele kansen in het kader van het Nationale Groeifonds en de Europese Recovery and Resilience Facility.

Vaarsnelheid en stikstof uitstoot

De motie van het lid Postma c.s.¹ verzoekt de regering om, onder andere, bij het verkennen van maatregelen om de stikstofdepositie door zeescheepvaart te verminderen in te gaan op verandering van vaarsnelheid. Om uitvoering hieraan te geven is het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) gevraagd om een inventariserend onderzoek te doen. Het eindrapport bied ik u hierbij aan.²

MARIN komt tot de conclusie dat wanneer een maximumsnelheid van 75% van de ontwerpsnelheid wordt toegepast, de uitstoot van stikstof binnen de 12-mijlszone daalt met 7%. Echter, MARIN stelt ook dat daardoor de verkeersintensiteit op zee ruwweg met 12% zal toenemen en statistisch gezien de aantallen ongevallen met ongeveer hetzelfde percentage zal stijgen. Daarbij geeft MARIN tevens aan dat de kapitein te allen tijde is gehouden de veiligheid van het schip te bewaken en op grond van goed zeemanschap hogere snelheden toe te passen als extreme weers- en stroomomstandigheden daarom vragen.

Bij de MARIN conclusie moet worden opgemerkt dat de uitstoot boven zee plaats vindt, en dat maar een deel land bereikt. Uit de mogelijk maximaal te behalen emissiewinst en de toename van veiligheidsrisico's, concludeer ik dan ook dat een generieke inzet van het instrument van snelheidsreductie in de zeegebieden, de estuaria en de havens niet wenselijk is. Daarnaast wijs ik op de verschillende maatregelen in het kader van de Green Deal die zijn genomen om de stikstofuitstoot van de zeevaart te verminderen, zoals de verdere uitrol van walstroom voor zeeschepen. Tevens wijs ik op de strenge eisen voor stikstofemissies van nieuwe types scheepsmotoren die vanaf 2021 gaan gelden op de Noordzee, die moeten leiden tot 80% reductie van de stikstofuitstoot bij nieuwe schepen.

Hoewel de bovengenoemde motie over de zeevaart gaat, komt bij de binnenvaart het idee van snelheidsbeperking ook met enige regelmaat naar voren als het gaat om maatregelen om de stikstofuitstoot terug te

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 260.

² <https://nextcloud.marin.nl/index.php/s/MAS4cbLx7nq84ek>, Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

dringen. MARIN is daarom gevraagd eveneens de mogelijkheden voor snelheidsbeperkingen bij de binnenvaart te onderzoeken. MARIN concludeert dat een generieke vermindering van vaarsnelheid van binnenvaartschepen met 1,5 km/u de komende jaren landelijk potentieel ongeveer 2 kton per jaar aan stikstofemissiereductie kan opleveren. Dit is echter geen direct uitvoerbare maatregel. Bij snelheidsbeperking zal maatwerk per scheepstype en vaarweg nodig zijn. Hiervoor is aanvullend onderzoek nodig naar minimale vaarsnelheden voor veilig manoeuvreren. Daarbij dient tevens rekening te worden gehouden met het soort belading van schepen (containers en overige ladingsoorten), omdat beladingsgraden en motorbelastingen verschillen. De complexiteit van dergelijke maatregelen lijkt daarbij niet in verhouding te staan tot de te behalen winst. Ter beperking van de stikstofuitstoot wordt daarom ingezet op de plaatsing van schonere motoren en nabehandelingstechnieken, onder andere via de hierboven onder de Green Deal genoemde subsidieregeling.

Just-in-time sailing ter bevordering van CO₂-emissiereductie

De motie van de leden Agnes Mulder en Postma³ verzoekt de regering er bij de Europese Commissie (EC) op aan te dringen te komen tot een gelijk speelveld op het vlak van just-in-time sailing om zo een havenbezoek zo efficiënt mogelijk te laten verlopen en daarmee emissies te reduceren. Ketenefficiëntie- en optimalisatie begint met eenduidige communicatie. Just-in-time sailing is alleen mogelijk met goede, adequate informatie-uitwisseling tussen alle partijen die bij een havenbezoek (port call) betrokken zijn. Een aantal mondiaal opererende havens (waaronder Havenbedrijf Rotterdam), rederijen en vervoerders (verenigd in de International Taskforce Port Call Optimization) zijn actief om over het uitwisselen van informatie mondiale afspraken te maken. Er worden nu, op basis van deze afspraken, pilots uitgevoerd.

Naast standaarden over terminologie en te delen informatie zijn afspraken over geharmoniseerde data interoperabiliteit ook een belangrijke stap om op een efficiënte manier te komen tot port call optimization. In de Informele Transportraad van 29 oktober 2020 heb ik met mijn collega's en de EC gesproken over onder andere digitalisering van goederenvervoer. Ik heb er bij de EC op aangedrongen om door te gaan met de lopende initiatieven rondom geharmoniseerde data interoperabiliteit. Deze oproep sluit aan bij mijn beleidslijn in de Digitale Transport Strategie goederenvervoer die ik vorig jaar naar uw Kamer heb gestuurd.⁴ Met het oog op versterking van het gelijke speelveld rond goederenvervoer en met name port call optimization is dit een belangrijke stap die genomen moet worden. Na voltooiing van eerdergenoemde pilots zal ik bezien welke volgende stap ik in Brussel zal gaan voorleggen.

IMO afspraken over CO₂ reductie, verbod op stookolie in Arctisch gebied en voortgang onderhandelingen laagemissiebeheergebied Middellandse Zee

Nederland zet in IMO-verband in op strenge maar haalbare maatregelen om de zeevaart te verduurzamen. Ik kan u melden dat de IMO-lidstaten medio november akkoord zijn gegaan met een pakket aan korte termijnmaatregelen, waaronder afspraken over de energie-efficiëntie van zeeschepen. Dit zijn maatregelen die vanaf 2023 geïmplementeerd kunnen worden. Dit moet bijdragen aan het reduceren van de CO₂ uitstoot in 2030 en bijdragen aan de doelen zoals geformuleerd in de «initiële IMO CO₂

³ Kamerstuk 35 377, nr. 10.

⁴ Kamerstuk 26 643, nr. 581.

reductiestrategie». Nederland, tezamen met een coalitie van ambitieuze IMO-lidstaten, zet in op een ambitieuze maar haalbare invulling hiervan.

Ook kan ik u melden dat afspraken zijn gemaakt over een verbod op zware stookolie in het Arctisch gebied. De intentie van een dergelijk verbod is om het Arctische milieu te beschermen tegen de negatieve gevolgen van het lekken van zware stookolie. Nederland streeft naar een inwerking-treding van het verbod per 1 juli 2024.

Daarnaast vinden op dit moment in EU-verband en tussen de landen rondom de Middellandse Zee onderhandelingen plaats om te komen tot de instelling van een emissiebeheersgebied in de Middellandse Zee. Het is noodzakelijk dat de landen rondom de Middellandse Zee zelf hiermee akkoord gaan. Ik draag actief bij aan onderhandelingen hierover. U bent over mijn inzet bericht op 27 maart 2020.⁵ In de Noordzee is al een emissiebeheersgebied van kracht. Daartoe deel ik expertise opgedaan met de instelling van dit emissiebeheersgebied en handhaving hiervan, en heeft Nederland middelen toegezegd voor het benodigde onderzoek. In EU-verband wordt gestreefd naar inwerkingtreding in 2025.

Varend ontgassen in de binnenvaart

De gewijzigde motie van het lid Laçin⁶ verzoekt de regering zich maximaal in te spannen het verbod op varend ontgassen door andere landen zo snel mogelijk te laten ratificeren en de Kamer hierover te informeren. Tijdens het SO Maritiem en Binnenvaart van 14 mei 2020 heb ik u reeds laten weten dat Nederland als tweede land de verdragswijziging heeft geratificeerd. Nu kan ik u melden dat Duitsland dit inmiddels ook heeft gedaan. De overige verdragsstaten zijn bezig met de ratificatie. Deze landen hebben aangegeven dat zij dit naar verwachting in de eerste helft van 2021 zullen doen. De uitbraak van COVID-19 heeft invloed gehad op de parlementaire agenda van de verdragsstaten. Zoals ik u eerder heb toegezegd, blijf ik druk uitoefenen op de overige verdragsstaten om zo snel mogelijk te ratificeren.

Ondertussen wordt in de taskforce varend ontgassen door alle partijen hard gewerkt aan het realiseren van de benodigde ontgassingsinstallaties. De behoefte vanuit het bedrijfsleven lijkt vooral te liggen in het benutten van mobiele ontgassingsinstallaties. Een aantal van deze installaties wordt op dit moment, onder supervisie van de omgevingsdiensten, onderworpen aan een aantal tests. Uit deze tests moet blijken welke installaties milieuvriendelijk, veilig en efficiënt een binnenvaarttankschip kunnen ontgassen. Installaties die goed uit de tests komen, kunnen door het bevoegd gezag worden vergund. Ik ben met de bevoegde gezagen in gesprek over wat er nodig is om over te kunnen gaan tot vergunning. Hiertoe is het noodzakelijk dat met de overige verdragsstaten wordt gesproken over de juridische status van de afgegeven ladingdampen. Deze gesprekken zijn inmiddels gaande. Ik onderschrijf het belang van de tests en een goede uitvoering ervan. Ik heb dan ook een financiële bijdrage beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van de benodigde metingen.

⁵ Kamerstuk 21 501-33, nr. 801.

⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 215.

Voorkomen incidenten met fosfidetabletten in de binnenvaart

Ik heb uw Kamer begin dit jaar toegezegd⁷ u te berichten over de voortgang in het voorkomen van incidenten met fosfidetabletten. Dit naar aanleiding van Kamervragen over een ernstig incident met overslag van een met fosfidetabletten behandelde lading van een zeeschip naar een binnenvaartschip en mijn inzet om vergelijkbare incidenten te voorkomen.⁸ In dit kader is het van belang te melden dat de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam begin dit jaar al tijdelijke maatregelen⁹ hebben genomen en op dit moment werken aan een herziening van de plannen van aanpak die toezien op veilige overslag van gegaste lading, alsook met fosfidetabletten behandelde lading. Hierbij worden de aanbevelingen van de onderzoekscommissie veiligheidsincidenten van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied¹⁰ opgevolgd.

De havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam hebben ten behoeve van de herziening een ketenbrede consultatie uitgevoerd bij onder andere de Ministeries van IenW, SZW, inspectiediensten, graanbranche (via het Comité van Graanhandelaren), de binnenvaartbranche, gassingsleiders, de politie en andere Nederlandse zeehavens. Naar aanleiding van de motie van de leden Laçin en Remco Dijkstra¹¹ kan ik u melden dat afgesproken is dat de havenbedrijven maatregelen zullen nemen die toezien op het informeren van de binnenvaartschipper over eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen van eerder gegaste lading, in die gevallen waar sprake is geweest van behandeling van lading met losse fosfidetabletten. Het is mijn verwachting dat de havens voor het einde van het jaar de herziene plannen van aanpak gereed hebben. De Kamer is toegezegd¹² dat mijn ministerie, in samenwerking met het Ministerie van SZW, in de uitwerking van het overkoepelend werkplan de door de havens te nemen maatregelen zal evalueren en in het Rijkshavenmeesteroverleg zal inzetten op gelijklopende afspraken ter voorkoming van vergelijkbare incidenten in alle Nederlandse havens waar met fosfidetabletten gegaste lading overgeslagen wordt van zee- naar binnenschepen. Ik verwacht de Kamer in het eerste kwartaal van 2021 te kunnen informeren over de voortgang van de uitwerking hiervan.

Afname van paraffinelozingen

Op 7 mei 2018 heb ik met reders, verladers, het Havenbedrijf Rotterdam en Stichting de Noordzee afspraken gemaakt om het aanspoelen van paraffinerestanten op de Nederlandse stranden aan te pakken. Afgesproken is dat schepen die paraffine-achtige lading vervoeren naar de havens van Rotterdam en Moerdijk hun tanks na lossing schoonmaken en het waswater in de haven afgeven. Zij krijgen hiervoor, onder voorwaarden, een vergoeding.

We zijn nu ruim twee jaar verder en geconcludeerd kan worden dat de afspraken goed hebben gewerkt. Op een enkel schip na hebben alle schepen die paraffine-achtige lading hebben gelost hun tanks op de voorgeschreven wijze gereinigd en het waswater afgegeven. Het is niet eenduidig vast te stellen of dit heeft bijgedragen aan een vermindering van aangespoelde paraffine op de Nederlandse stranden, omdat ook

⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 290.

⁸ Aangangsel Handelingen II 2019/20, nrs. 2498 en 2499.

⁹ Kamerstuk 31 409, nr. 276.

¹⁰ https://www.portofamsterdam.com/sites/default/files/2020-06/onderzoekscommissie_-_fosfine_incident_met_mvsv_fox_definitief.pdf.

¹¹ Kamerstuk 31 409, nr. 280.

¹² Kamerstuk 31 409, nr. 290.

schepen die in buitenlandse havens hun lading hebben gelost, hun tanks op de Noordzee kunnen reinigen en het waswater op zee kunnen lozen. Feit is wel dat sinds de invoering van de afspraken slechts één keer een grote hoeveelheid paraffine (>5 m³) is aangespoeld en opgeruimd door Rijkswaterstaat (RWS). Dit was in september 2019, waarbij meer dan 7 m³ op Terschelling is opgeruimd. Dit is een trendbreuk vergeleken met de vijf jaren ervoor, waarin vaak sprake was van meerdere grote aanspoelingen per jaar. Strandafval monitoringonderzoek laat overigens nog geen significante verandering zien in het aantal aangetroffen kleinere paraffine-resten.

Per 1 januari 2021 worden aangescherpte afgifteregels uit Bijlage II van het MARPOL-Verdrag van de IMO voor de bredere groep persistente stollende ladingrestanten van kracht. Nederland heeft in dat verband haar ervaringen met de nationale paraffine-afspraken internationaal gedeeld en zal dit blijven doen om bij te dragen aan een effectieve internationale implementatie.

2. Ligplaatsen in de binnenvaart

Ligplaats- en ander vaarwegenbeleid tijdens COVID-19

De motie van de leden Laçin en Postma¹³ verzoekt de regering om, in overleg met de sector, duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid die aansluiten bij de behoefte van de schippers en RWS het voortouw te geven in de naleving en handhaving van deze afspraken. De vervoersstroom over het water gaat sinds het begin van de COVID-19 crisis gestaag door en ligt de afgelopen periode dikwijls boven het niveau van 2019. Uit het overleg met de sector komen signalen dat schippers soms langer moeten wachten op lading en daarmee langer van een ligplaats gebruik moeten maken. Mede op basis van de signalen van de scheepvaartsector handhaven RWS en de provincies minder streng op het 3x24-uurs regime en onderzoekt RWS momenteel op welke 3x24-uurs ligplaatsen er een gedeelte kan worden gereserveerd voor een langer verblijf. Het uitgangspunt daarbij blijft dat de doorgaande vaart niet belemmerd mag worden in het nemen van de rusttijd. Uiteraard blijft RWS in overleg met de sector en de andere vaarwegbeheerders over dit onderwerp. Hiermee beschouw ik deze motie als afgedaan.

Daarnaast blijven de overige RWS-maatregelen in het kader van COVID-19 onverminderd van kracht. De bediening van bruggen en sluizen blijft op hetzelfde niveau, de bevoegdheden van BOA's op het water om de COVID-19 regels te handhaven gelden nog steeds evenals de met Vlaanderen gemaakte afspraken over het gezamenlijk nautisch beheer op de Westerschelde. Voor de werkzaamheden buiten op de bouwplaats geldt nog steeds dat deze doorgaan, mits de veiligheid en kwaliteit voldoende geborgd kunnen worden. COVID-19 heeft er bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toe geleid dat er minder fysieke inspecties zijn uitgevoerd dit voorjaar. Tijdens de intelligente lockdown is veel inspectiewerk wel op afstand doorgedaan. Tussen medio juni en medio augustus zijn in drie fases vrijwel alle fysieke inspecties weer opgestart, waarbij wordt gewerkt volgens de richtlijn «veilig en gezond werken».

¹³ Kamerstuk 31 409, nr. 281.

Kegelligplaatsen

De motie van de leden De Pater-Postma en Remco Dijkstra¹⁴ verzoekt de regering om samen met andere vaarwegbeheerders spoedig en doortastend geschikte kegelligplaatsen feitelijk te realiseren en de Kamer daarover te informeren. In aanloop naar het AO Maritiem van 28 november 2019 heb ik u reeds geïnformeerd over het door Royal Haskoning uitgevoerde onderzoek naar de impact van het ontgassingsverbod op de kegelligplaatsbehoefte. In dit onderzoek kwam naar voren dat met de komst van het ontgassingsverbod de druk op kegelligplaatsen naar verwachting zal toenemen. In het rapport werd een aantal oplossingsrichtingen voorgesteld, zoals het aanleggen van kegelligplaatsen, het actualiseren van de regelgeving met betrekking tot de veiligheidsafstanden tussen schepen onderling en het geografisch of in tijd spreiden van het liggen. Deze oplossingsrichtingen zijn verder onderzocht. Welke opties er zijn om de toenemende druk op de kegelligplaatsen op te vangen is besproken met diverse vaarwegbeheerders, sluiswachters en gebruikers van de vaarwegen.

Uit deze verkenning is gebleken dat het samen laten schutten en samen ligplaats laten nemen van schepen, ongeacht kegelvoering, de meest gunstige en meest haalbare optie is. Er worden twee uitzonderingen gemaakt. Bij overnachtingshavens blijft scheiding van schepen mét gevaarlijke stoffen van de schepen zónder gevaarlijke stoffen wel wenselijk. Daarnaast worden passagiersschepen die daadwerkelijk passagiers vervoeren, gescheiden gehouden van schepen met gevaarlijke stoffen. Deze optie vindt draagvlak bij zowel beheerders als gebruikers, is inpasbaar binnen de huidige regelgeving en biedt ook daadwerkelijk een oplossing voor de verwachte toenemende druk op kegelligplaatsen. Deze optie zal ik uitwerken in een beleidsregel. Ten behoeve van deze beleidsregel zal door een gespecialiseerd onderzoeksbureau worden onderzocht welke minimumafstanden tussen ligplaatsen en de omgeving nog noodzakelijk zijn.

3. Overige onderwerpen

Verbetering vaarwegbeeld

Op 19 maart 2020 heb ik u in een brief¹⁵ geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek van RWS naar de duidelijkheid van het vaarwegbeeld bij zeven keringen en spui- en sluiscomplexen. Bij vijf locaties kon het vaarwegbeeld tot misinterpretatie leiden voor de schipper, met een kans op een verkeerde routekeuze en aanvaring van het object. De vaarwegmarkering is op deze locaties inmiddels verduidelijkt. Ook is een vervolgonderzoek gestart naar 13 andere locaties om zo inzicht te krijgen in de eventuele resterende opgave. De resultaten tot nu toe geven aan dat op vijf locaties het vaarwegbeeld als voldoende duidelijk gekwalificeerd is. Op twee van deze locaties zullen in 2021 evenwel kleine verbeteringen in de vaarwegmarkering en de elektronische navigatiekaart worden doorgevoerd. Op acht locaties is het onderzoek nog in uitvoering. Bovendien leverde een inventarisatieronde nog drie nieuwe locaties op die onderzocht zullen worden. Deze lopende en nog te starten onderzoeken worden naar verwachting in de eerste helft van 2021 afgerond. Ik zal uw Kamer daarover te zijner tijd informeren.

¹⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 244.

¹⁵ Kamerstuk 29 668, nr. 52.

Nederlands Forum Smart Shipping

Op 3 maart 2020 heb ik uw Kamer per brief¹⁶ geïnformeerd over de ontwikkelingen in het kader van smart shipping. Ik heb uw Kamer gemeld dat ik ernaar streefde om nog dit jaar te komen tot een samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en het maritieme bedrijfsleven om innovaties op het gebied van smart shipping te versnellen. Deze samenwerking, het «Nederlands Forum Smart Shipping» (NFSS) is op 21 september 2020 van start gegaan. Het NFSS verenigt de topsectoren, vooraanstaande bedrijven in de maritieme sector (via Netherlands Marine Technology en Nederland Maritiem Land), zeehavens (Rotterdam, Amsterdam en Groningen), kennisinstellingen (MARIN, EICB en TU Delft) en overheden (zoals enkele provincies en de gemeente Rotterdam). Het secretariaat en dagelijks bestuur van het NFSS is belegd bij Nederland Maritiem Land. Mijn ministerie is partij in deze samenwerkingsovereenkomst.

Wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen

Er wordt al enkele jaren gewerkt aan de wijziging van de Loodsenwet om het markttoezicht te verbeteren. De Raad van State heeft inmiddels zijn advies uitgebracht over het wijzigingswetsvoorstel. Na verwerking van het advies zal ik het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk aanbieden aan uw Kamer. De geplande inwerkingtredingsdatum, 1 januari 2021, is niet haalbaar gebleken. Voor de inwerkingtreding van een wijzigingsvoorstel wordt nu gestreefd naar 1 januari 2022. Daarmee wordt aangesloten bij de jaarlijkse cyclus van de vaststelling van de loodsgeldtarieven, waardoor tussentijdse inwerkingtreding geen effect zal hebben.

Vlootvervangings en bouw MPV-30

Zoals aangekondigd in aanloop naar het SO Maritiem en Binnenvaart op 14 mei 2020 kan ik u melden dat de eerste MPV-30 (Multipurpose Vessel) van de serie van drie schepen is opgeleverd en in de vaart genomen door de Rijksrederij. In de komende weken zal ook het tweede schip in gebruik genomen worden. Het derde en laatste schip zal rond de jaarwisseling worden opgeleverd. De afgelopen anderhalf jaar heb ik diverse rapporten over de aanbesteding en bouw van MPV's in het algemeen en de MPV-30 in het bijzonder met uw Kamer gedeeld. Uit de rapporten kwam naar voren dat de MPV een geschikt type is voor de taakuitvoering van de Rijksrederij, maar dat de aanbesteding van de MPV-30 niet goed is verlopen. Dit had vooral te maken met de optelsom van wijzigingen die tijdens aanbesteding en de bouw van het schip zijn doorgevoerd. Om de inschrijvers daarvoor te compenseren, heb ik besloten om hen tegemoet te komen met een vergoeding. RWS heeft de geleerde lessen uit dit aanbestedingstraject intussen geïmplementeerd in zijn werkwijze. De Rijksrederij zal komend jaar verdere stappen zetten in het vlootprogramma en de aanbesteding van nieuwe schepen starten.

Werkwijze triage Kustwacht

Op 10 juli 2020 heb ik uw Kamer per brief¹⁷ het document toegestuurd over de triage die de Kustwacht van plan was te gaan hanteren bij spoedeisende en niet-spoedeisende maritieme hulpverlening. Het document («Werkwijze triage Kustwacht») was het resultaat van overleg tussen bergers, KNRM, Kustwacht en mijn ministerie, en gaf invulling aan

¹⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 272.

¹⁷ Kamerstuk 30 490, nr. 33.

de motie¹⁸ van het lid Van Aalst c.s. waarin de regering werd gevraagd te komen tot een helder protocol binnen het kader «de reddingsmaatschappij redt, de bergers slepen en bergen» en daarbij in ieder geval in te gaan op een duidelijke triage.

Vanaf 17 augustus 2020 wordt de overeengekomen werkwijze door de Kustwacht in de praktijk gebracht. Daaraan voorafgaand heeft de Kustwacht alle haar bekende bedrijven voor maritieme hulpverlening benaderd om uitleg te geven over de werkwijze, en zijn deze opgenomen in het overzicht van door watersporters te benaderen hulpverleners. Richting de watersportwereld is er een intensieve mediacampagne geweest om ook watersporters te informeren hoe te handelen bij niet-spoedeisende hulpvragen. De Kustwacht geeft aan dat de werkwijze naar tevredenheid verloopt. In meer dan 90 gevallen waarbij sprake was van een hulpvraag is uit de triage gebleken dat het niet-spoedeisende hulp betrof. Conform de werkwijze is de hulpvrager daarna door de Kustwacht te kennen geven dat hij zelf hulp moet vragen bij één van de in het overzicht opgenomen hulpverleners. De branche en de watersporters begrijpen wat de Kustwacht doet en steunen deze aanpak.

Organisatievorm scheepsregister

Ik heb uw Kamer regelmatig geïnformeerd over het Nederlandse scheepsregister en de promotie van de Nederlandse vlag. In het werkprogramma Maritieme Strategie is opgenomen dat in 2020 nader onderzoek gedaan zou worden naar de organisatievorm van het scheepsregister. Het resultaat van dit onderzoek, uitgevoerd door Price Waterhouse Coopers (PWC) in opdracht van mijn ministerie, bied ik u hierbij aan.¹⁹

Ik onderschrijf de door PWC genoemde ambitie om te blijven werken aan een scheepsregister dat onderscheidend is op kwaliteit, klantbeleving en innovatie. Dit past binnen het, in de Maritieme Strategie 2015–2025 geformuleerde, doel van een internationale duurzame maritieme toppositie van Nederland. Ik deel ook de conclusie van PWC dat een publieke organisatievorm van het scheepsregister de voorkeur geniet, met name met het oog op het kunnen waarmaken van de ministeriële verantwoordelijkheden voor belangrijke kerntaken. Dat laat overigens onverlet dat meer commercieel gerichte taken, zoals promotie en acquisitie, ook door een marktpartij ingevuld kunnen worden. Daaraan wordt op dit moment in samenwerking tussen mijn ministerie en de sector ook al volop invulling gegeven.

Ik vind dat het PWC onderzoek een goede basis biedt om nu een principebesluit te nemen over de meest passende organisatievorm voor het Nederlands scheepsregister, waarmee invulling gegeven kan worden aan de ambities uit de Maritieme Strategie. Ik ben daarom voornemens het advies van PWC te volgen en in te zetten op de vorming van een publieke maritieme autoriteit onder directe aansturing van het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken. Zoals PWC zelf ook stelt, vraagt dit echter een ingrijpende ontvlechting en herschikking van de bestaande organisatievorm en verantwoordelijkheidstoedeling binnen en tussen het beleidsdepartement en de inspectie. Een dergelijke omvorming dient zorgvuldig te gebeuren, en zal ook gevolgen hebben voor de benodigde middelen. Daarom wil ik de eerste helft van 2021 benutten om, in lijn met het advies van PWC, het transitietraject richting de vorming van een maritieme autoriteit binnen het ministerie nader in beeld te brengen,

¹⁸ Kamerstuk 31 409, nr. 213.

¹⁹ Onderzoek naar nieuwe organisatievorm van het scheepsregister, PWC, 30 april 2020. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

inclusief de condities waaraan voldaan moet worden om deze autoriteit succesvol te kunnen laten functioneren. Op basis daarvan zal ik na de zomer van 2021 een definitief besluit nemen.

Rijkswet nationaliteit zeeschepen

Aan uw Kamer zijn een drietal toezeggingen²⁰ in het dossier Rijkswet nationaliteit zeeschepen (Rnz), over het toezenden van de nota na aanleiding van het nader verslag, de aanbidding van de stukken ten behoeve van de parlementaire behandeling en het aanpassen van de wetgeving over het intrekken van zeebrieven, gedaan. De stukken die nodig zijn voor het vervolg van de parlementaire behandeling in dit dossier en de Aanpassingswet Rnz zijn inmiddels aangeboden aan uw Kamer.

Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen

Er is recent in de media en vanuit uw Kamer aandacht voor het Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen (ICP). Het door Nederland uitgegeven ICP is gebaseerd op Resolutie 13 van de Europese economische commissie van de Verenigde Naties (UNECE). Deze resolutie wordt naast Nederland door dertien andere Europese landen toegepast. Het ICP is bedoeld voor goedwillende watersporters die met hun pleziervaartuig via binnen- en kustwateren naar het buitenland willen varen.

Misbruik van het ICP is onacceptabel. Daarom ben ik sinds mei 2020 met de bonden die het ICP afgeven (het Koninklijk Nederlands Watersportverbond en de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club) en de politie in overleg over een aanscherping van de procedures. Ten eerste wil ik de controle van aanvragen door de bonden versterken door extra informatie te laten meesturen zoals foto's van het vaartuig en het vaartuigidentificatienummer. Daarnaast wil ik stoppen met de afgifte van ICP's aan mensen die niet de Nederlandse nationaliteit hebben en ook niet in Nederland gevestigd zijn. Het streven is een nieuw convenant met de bonden vanaf 1 januari 2021 in werking te laten treden, waarin deze aanscherpingen worden vastgelegd. Hiermee wil ik het misbruik zo snel mogelijk tot een einde brengen.

Actieplan Schone Wadden

Tijdens de Begrotingsbehandeling van 18-19 november 2020 ontving ik van het lid Schonis een Actieplan Schone Wadden. In dat actieplan doet hij een aantal voorstellen om te voorkomen dat een ongeval zoals met de MSC Zoe zich nogmaals voordoet in het Waddengebied. Ik dank de heer Schonis voor zijn bijdrage. Op een aantal van zijn voorstellen, zoals de advisering door de Kustwacht, zal ik in de kabinetsreactie op het OvV-rapport over de MSC Zoe ingaan. Voor andere voorstellen uit het actieplan, zoals het aanpassen van de inspectiefrequentie, heb ik meer tijd nodig. In de eerstvolgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe zal ik op de voorstellen uit het actieplan terugkomen.

Cybersecurity

Ten aanzien van cybersecurity zal ik de komende jaren verder inzetten op campagnes om het bewustzijn van cyberrisico's te vergroten. Ik zal de maritieme sector verder ook ondersteunen door middel van het aanbieden van (operationele) workshops en handreikingen; zo heb ik

²⁰ Kamerstukken 33 134, nr. 8.

bijvoorbeeld onlangs een handreiking ten aanzien van cyberrisicomanagement voor de Nederlandse reders laten opstellen. Het is vooral van belang dat alle betrokken partijen nauw samenwerken en een ieder hierin verantwoordelijkheid neemt.

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