

Vergaderjaar 2022–2023

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 404

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 mei 2023

Op 30 mei 2023 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 het algemene onderwerp, gaat deze brief in op onderwerpen binnen het domein van zeehavens, zeevaart en binnenvaart.

Algemeen

IMSAS audit Koninkrijk der Nederlanden

Van 13 tot en met 24 maart 2023 heeft voor het Koninkrijk de IMO Member State Audit Scheme (IMSAS audit) plaatsgevonden. Het Koninkrijk is als geheel lid bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Nederland en Curaçao zijn fysiek ge-audit en Aruba, Sint Maarten en de BES eilanden hebben op hybride wijze deelgenomen aan de audit. De IMSAS Audit heeft als doel lidstaten van de IMO te auditen op hun naleving van de internationale verplichtingen op algemeen, kust-, haven- en vlaggenstaat-gebied.

Van 13 tot en met 17 maart vond de audit in Nederland plaats, waarbij o.a. een bezoek werd gebracht aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport en uitvoerende diensten zoals de Kustwacht. De eerste week heeft ook de virtuele audit van Aruba, Sint Maarten en de BES eilanden plaatsgevonden. Vanaf 20 maart is de audit voortgezet in Curaçao waar op 24 maart de afsluitende bijeenkomst heeft plaatsgevonden. Uit de IMSAS audit zijn in totaal 13 bevindingen gekomen waar de komende jaren met alle landen van het Koninkrijk aan zal worden gewerkt via structurele samenwerking op maritiem gebied binnen de daartoe opgerichte Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA). De bevindingen liggen vooral op het gebied van (implementatie van) wetgeving en vlaggenstaatverplichtingen. Het Audit Rapport en opvolging van de bevindingen zijn nog niet definitief

vastgesteld door IMO. Dat proces wordt in het najaar afgerond en zal aansluitend met de Kamer worden gedeeld.

Naar aanleiding van de IMSAS audit heeft op 20 april een vierlanden-overleg plaatsgevonden met de verantwoordelijke Ministers van Aruba, Curaçao, Nederland en Sint Maarten. In dit overleg is gesproken over de grootste uitdagingen binnen het Koninkrijk en voor de verschillende landen, alsmede hoe via een meerjarig verbeterprogramma op systematische wijze opvolging te geven aan de bevindingen van de audit. Dit zal gebeuren onder coördinatie van de KMA. De tekortkomingen liggen vooral op het gebied van wetgeving, organisatiestructuur, uitvoeringskracht en vlaggenstaatverplichtingen. De Ministers hebben hun commitment herbevestigd onder meer door het voortzetten van het 4-landenoverleg waarbij de agenda verbreed zal worden met luchtvaart-onderwerpen. Het volgende ministerieel 4-landenoverleg wordt beoogd plaats te vinden komend najaar.

Zeehavens

Veiligheidseisen aan binnenhavens

Tijdens het Commissiedebat Goederenvervoer d.d. 13 april 2023 (Kamerstuk 34 244, nr. 7) is toegezegd om na te gaan of Nederland andere veiligheidseisen aan binnenhavens stelt dan België en Duitsland.

Voor zee- en/of binnenhavens, waar internationaal varende zeeschepen van boven de 500 Gross Tonnage worden afgehandeld, is wereldwijd de International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code van toepassing. De ISPS Code is vastgesteld door de IMO. De Europese Unie heeft deze code opgenomen in EU Verordening nr. 725/2004, ten aanzien van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Daarnaast is er een EU Richtlijn 2005/65/EG specifiek voor de beveiliging van havens. De verordening is in alle lidstaten rechtstreeks werkend en de richtlijn is in Nederland, net als in andere EU-lidstaten, zoals België en Duitsland, vertaald in nationale wetgeving. In het geval van Nederland betreft dit de Havenbeveiligingswet (Hbw). Bovengenoemde internationale- en EU-wetgeving borgen uniformiteit ten aanzien van beveiligingseisen- en standaarden. Dit ter bevordering van het level-playing field tussen de verschillende landen en havens.

De beveiliging van zee- en/of binnenhavens waar geen zeeschepen komen waar de ISPS Code op van toepassing is, vallen in Nederland, België en Duitsland onder lokaal bevoegd gezag. In Nederland is dit de verantwoordelijkheid van de burgemeester als bevoegd gezag voor openbare orde en veiligheid.

Momenteel vindt er een inventarisatie plaats hoe de Nederlandse eisen ten aanzien van de binnenhavens zich verhouden tot die van België en Duitsland. Om de benodigde informatie te achterhalen, is meer tijd nodig. In afstemming met het Ministerie van JenV wordt de Kamer hierover geïnformeerd in het najaar van 2023.

Houtrakpolder

Met de motie van de leden Koerhuis en Van der Molen¹ heeft de Kamer opgeroepen om onderzoek te doen naar de voorwaarden voor het aanleggen van een extra havenbekken in de Houtrakpolder en het gesprek met de provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten hierover te

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 364.

intensiveren. Deloitte doet nu onderzoek naar het in kaart brengen van de voorwaarden. De oplevering van het onderzoek is naar verwachting in mei 2023. De Kamer zal hierover voor de zomer worden geïnformeerd.

In het kader van de gebiedsgerichte aanpak in NOVEX-verband Noordzeekanaalgebied (NZKG) wordt met betrokken partijen van o.a. Rijk, Provincie, gemeenten en havens gekeken naar de ruimtelijke ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. De ruimtelijke reservering van de Houtrakpolder wordt hierbij beschouwd vanuit de bestaande situatie, de toekomstige ontwikkelingen en in relatie met de omgeving van het NZKG en de Amsterdamse transitieactiviteiten op het gebied van energie en circulaire economie.

EU havenstrategie economische inmenging

Met de motie van de leden Van der Molen en Koerhuis² heeft de Kamer opgeroepen om in te zetten op de totstandkoming van een Europese havenstrategie om ons land enerzijds te beschermen tegen ongewenste buitenlandse invloeden en anderzijds onze havens concurrerend te houden.

Ter uitvoering van de motie heeft IenW, namens Nederland, aandacht gevraagd bij de EU lidstaten en de Europese Commissie in Brussel voor de risico's van ongewenste economische inmenging door buitenlandse mogelijkheden in zeehavens en is de noodzaak voor Europese samenwerking benadrukt. De EU lidstaten en Europese Commissie reageerden positief op de inbreng van Nederland en herkenden het belang van gezamenlijk optreden. Afgesproken is dat op initiatief van Nederland een verkennende notitie zal worden opgesteld die zal ingaan op de Europese kaders die nodig zijn voor besluitvorming rondom buitenlandse investeringen in Europese havens. Lidstaten die mee willen doen krijgen de gelegenheid input te geven, evenals de Europese Commissie. Daarnaast is er tijdens de DU-NL regeringsconsultaties informeel contact geweest tussen Nederland en Duitsland, waarin ook de Duitse collega's hun interesse in meer samenwerking op dit onderwerp op Europees niveau kenbaar hebben gemaakt. Duitsland heeft de suggestie gedaan om (ambtelijk) met een aantal lidstaten bijeen te komen om vervolgstappen te bespreken en het voornemen is om daar invulling aan te geven. Tijdens een dergelijk overleg zou onder andere kunnen worden onderzocht in hoeverre het nodig is om een aparte havenstrategie te ontwikkelen of dat het onderwerp bijvoorbeeld ondergebracht zou kunnen worden bij de maritieme veiligheidsstrategie van de Europese Unie (EUMSS). De EUMSS wordt momenteel herzien en gaat reeds in op cybersecurity, havenbeveiliging en het mitigeren van risico's van strategische afhankelijkheden als gevolg van buitenlandse investeringen in EU maritieme logistieke infrastructuur.

NOVEX-gebied Rotterdamse Haven

In het NOVEX-gebied Rotterdamse Haven werken Rijk en Regio gezamenlijk aan de complexe opgaven die in het havengebied spelen en die samenhangen met de transitie naar een duurzame, circulaire en klimaat neutrale haven economie. Dit NOVEX-gebied wordt samen met de provincie Zuid-Holland getrokken. In de brief van 1 december 2022³ is de Kamer geïnformeerd over de drie urgentie opgaven die in deze aanpak centraal staan: de nieuwe grond- en brandstoffen in relatie tot externe veiligheid, voldoende stikstofruimte voor de uitvoering van klimaatpro-

² Kamerstuk 36 200 XII, nr. 62.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 372.

jecten, het behoud van robuuste natuur in de nabijgelegen duingebieden en het vinden van een nieuwe balans in het benutten van de geluidsruimte van de haven, de realisatie van de woningbouwopgave en een goede leefomgevingskwaliteit in het omliggende gebied.

Daarnaast richt de samenwerking zich sinds kort ook op de totstandkoming van een ontwikkelperspectief 2030 en 2050. Dit ontwikkelperspectief richt zich meer op de lange termijn en vormt een stip op de horizon die richting geeft aan strategische ruimtelijke besluiten en uitvoeringsafspraken van de betrokken partijen. Daarvoor wordt een gedeeld beeld ontwikkeld van de te verwachte ontwikkelingen in het gebied, het ruimte beslag en de daarmee samenhangende milieugebruiksruimte. Centraal staat de vraag hoe we de transitie van het Rotterdamse haven en industrieel complex kunnen realiseren in goede balans met de maatschappelijke opgaven vanuit de omgeving, met name op het gebied van leefomgeving en woningbouw. Eind 2023 verschijnt het ontwikkelperspectief met een bijbehorende uitvoeringsagenda. De Kamer wordt hierover geïnformeerd. Het ontwikkelperspectief levert input voor de Nota Ruimte.

Brandstoffentransitie en toekomst bunkermarkt

De Kamer heeft met de motie van de leden Koerhuis en Tjeerd de Groot⁴ de regering verzocht om een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken. Voor de ontwikkeling van duurzame brandstoffen in de zeevaart stelt RVO dit jaar een Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart op. Hierbij zijn vertegenwoordigers uit de gehele waardeketen betrokken, van brandstofproductie tot toepassing op het schip. Deze Roadmap zal ingaan op de meest waarschijnlijke transitiepaden voor de zeevaart en op de implicaties hiervan voor de brandstofmix. De uitkomsten van deze Roadmap zullen eind dit jaar met de Kamer worden gedeeld. De zeevaart is ook onderdeel van de uitwerking van het Nationaal Plan Energiesysteem 2050 (NPE). Een concept NPE wordt opgesteld onder regie van de Minister voor Klimaat en Energie en voor de zomer met de Kamer gedeeld.

De Nederlandse zeehavens vervullen een belangrijke rol bij de transitie naar duurzame brandstoffen. In de zeehavens vindt op- en overslag van grond- en brandstoffen plaats en vestigen zich bedrijven die duurzame (bio)brandstoffen gaan produceren. De mogelijke productielocaties voor duurzame (bio)brandstoffen in de Rotterdamse haven (en/of andere zeehavens) zijn afhankelijk van de beschikbare (fysieke) ruimte en de gestelde milieu en veiligheidseisen. Inmiddels hebben verschillende bedrijven de Tweede Maasvlakte gekozen als productielocatie voor duurzame (bio)brandstoffen voor industrie en mobiliteit, waaronder biokerosine voor de luchtvaart. Het groeipad van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen loopt mee in de ruimtelijke uitwerking van de ontwikkelperspectieven voor de verschillende NOVEX-gebieden, waaronder de Rotterdamse haven, Amsterdam/ Noordzeekanaalgebied en North Sea Port District. Daarnaast heeft The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS) in samenwerking met CE Delft onderzoek⁵ gedaan naar de decarbonisering van maritiem bunkeren in Nederland in combinatie met het embargo op Russische olie. In het kader van de uitwerking van het Europese Fit-for-55 pakket en ter verdere

⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 379.

⁵ <https://hcscs.nl/wp-content/uploads/2023/02/Decarbonising-Maritime-Bunkering-Netherlands-and-Embargo-Russian-Oil-HCSS-2023.pdf>.

uitvoering van de motie zal nog nader worden ingegaan op de internationale context ten aanzien van duurzame scheepvaartbrandstoffen.

Zeevaart

Internationale afspraken over reduceren van broeikasgasemissies door internationale zeevaart

Per brief van 29 november 2022⁶ is de Kamer geïnformeerd over de kabinetsaanpak klimaatbeleid zeevaart, waaronder de Nederlandse inzet voor de klimaat onderhandelingen bij de International Maritime Organisation (IMO). Deze onderhandelingen moeten dit jaar tot enkele belangrijke resultaten leiden. Zo is beoogd om in de maand juli van dit jaar de revisie van de klimaat strategie van IMO uit 2018 af te ronden. Nederland zet samen met de EU en andere ambitieuze landen in op een aanzienlijke aanscherping van de doelen in de strategie, namelijk het uitfaseren van broeikasgasemissies door zeeschepen uiterlijk in 2050; in lijn met de EU Green Deal en de nationale klimaatdoelen. Nederland vindt het van belang dat doelen en tijdpad er voor zorgen dat de uitfasering van broeikasgasemissies door internationale zeevaart in lijn is met de 1,5 graden doelstelling uit het verdrag van Parijs.

Naast de revisie van de strategie, liggen in de maand juli ook keuzes voor ten aanzien van de maatregelen die de transitie moeten gaan versnellen. Nederland zet samen met andere EU lidstaten in op een pakket van maatregelen bestaande uit (a) de normering van broeikasgassen via een broeikasgas standaard voor scheepsbrandstoffen, en (b) een broeikasgas beprijzingsmaatregel. Voor dit laatste lijkt een heffing op de broeikasgas emissies van zeeschepen qua draagvlak het meest kansrijk. Op dit moment wordt nog gekeken welke impact de invoering van een internationale heffing voor Nederland zal hebben. In het najaar zal de Kamer hierover worden geïnformeerd in de volgende jaarlijkse voortgangsbrief over het klimaatbeleid voor de zeevaart.

Als uitgangspunt voor deze maatregelen zet Nederland zich binnen EU en IMO in voor het meenemen van de broeikasgas uitstoot van brandstoffen voor de zeevaart over de gehele keten, via een broeikasgas Life Cycle Assessment. In de maand juli zullen naar verwachting belangrijke stappen genomen worden in de ontwikkeling van de richtlijn voor de broeikasgas Life Cycle Assessment van brandstoffen en het uitbreiden van het Data Collectie Systeem van IMO voor het registeren van brandstofverbruik en broeikasgasemissies van zeeschepen. Beide onderwerpen zijn essentieel voor de ontwikkeling van goede maatregelen voor uitstoot vermindering van broeikasgassen.

Voor alle bovengenoemde onderwerpen geldt overigens dat de EU volledige competentie heeft voor wat betreft het optreden in IMO. Dat betekent dat slechts gezamenlijk afgestemde EU-standpunten kunnen worden ingebracht en een individuele lidstaat geen mogelijkheid heeft hiervan af te wijken. Naar aanleiding van wijzigingen van de Bijlage bij het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen⁷ heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat verzocht om voortaan bij iedere verdragswijziging duidelijkheid te krijgen over de inhoud van de wijziging. Aangezien het aantal verdragswijzigingen per vergadering van het IMO milieucomité aanzienlijk is (gemiddeld 5 à 10 per vergadering) en veelal beperkte technische en/of redactionele wijzigingen betreft, is de veronder-

⁶ Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1141.

⁷ Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1111.

stelling dat de Kamer met name vraagt naar duiding op meer inhoudelijke wijzigingen. De Kamer wordt voortaan kort na elke vergadering van het milieucomité geïnformeerd over de belangrijkste uitkomsten, te beginnen na de genoemde bespreking in de maand juli van dit jaar.

Zeemanshuizen

In de brief van 1 december 2022⁸ is aangegeven dat de Nederlandse Zeevarenden Centrale (NZC) een beknopte studie liet uitvoeren naar de financieringsbehoefte van de welzijnsfaciliteiten in Nederlandse havens ten behoeve van zeevarenden, als verdere uitvoering van de motie⁹ van het lid Postma c.s. van 19 november 2020.

Op 29 maart jl. heeft de NZC het rapport «Faciliteiten en financieringsbehoefte voor zeevarendenwelzijn in Nederlandse zeehavens» overhandigd op het ministerie. Hierbij treft u een afschrift aan. De voornaamste conclusies uit het NZC rapport zijn dat de zeemanshuizen en de bijbehorende welzijnsvoorzieningen een waardevolle functie vervullen in het bijdragen aan het welzijn van zeevarenden die tijdelijk in Nederlandse zeehavens verblijven.

De huidige voorzieningen staan echter onder financiële druk en er bestaan grote verschillen in de organisatie en financiering van welzijnsfaciliteiten in de Nederlandse zeehavens. Met name de welzijnsvoorzieningen in het havengebied Rotterdam (van Maasvlakte tot Dordrecht) zijn niet op peil. Er zijn te weinig faciliteiten en te weinig vervoersmiddelen ten behoeve van de zeevarenden. Bovendien hebben de onderzoekers geen duidelijk beeld kunnen krijgen van waar de havengelden in Rotterdam – waar een percentage van 0,35% voor zeevarendenwelzijn wordt geheven – aan wordt besteed en om hoeveel besteedbaar geld het gaat. Uit onderzoek bij de zeehavens in Hamburg en Antwerpen blijkt dat het welzijnswerk structureel en substantieel wordt ondersteund. Een solide en structurele financiering van welzijnsvoorzieningen in Nederlandse zeehavens is nodig opdat de continuïteit wordt verzekerd.

Op 1 juni zal het NZC een symposium in Rotterdam organiseren, dat in het teken staat van de bevindingen van dit rapport. Tijdens het NZC symposium zullen betrokken partijen worden opgeroepen, in het bijzonder de havenbedrijven die de havengelden innen maar ook de sociale partners, hun financiële verantwoordelijkheid te nemen en daarmee hun bijdrage te leveren aan de gewenste structurele voorziening. Hoog ambtelijk zullen hierover tevens de benodigde gesprekken worden opgestart, te beginnen in Rotterdam.

Dienstverlening scheepsregister

In de verzamelbrief voorafgaand aan het CD Maritiem van 8 december 2022¹⁰ is melding gemaakt van het programma Optimalisatie Vergunningverlening van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als onderdeel van de verbetering van het scheepsregister. Inmiddels zijn de doorlooptijden voor de afgifte van de registratiedocumenten teruggebracht tot maximaal 10 werkdagen. Het programma maakt stappen om alle aanvragen van vergunningen voor de zeevaart te digitaliseren. Dit programma ligt op schema. Op het moment worden aanvraagformulieren gefaseerd gedigitaliseerd en de planning is dat medio 2023 alle aanvraagformulieren online zijn. Daarnaast houdt de ILT tezamen met de KVNR zogenaamde «roadshows» om de reders te informeren over aanstaande

⁸ Kamerstuk 31 409, nr. 372.

⁹ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 29.

¹⁰ Kamerstuk 31 409, nr. 372.

wetgeving en de digitalisering van het register. Zaken die tijdens de «roadshows» worden opgemerkt zullen worden meegenomen ter verbetering van de dienstverlening van het scheepsregister.

Zeezwaaien

Tijdens het Commissiedebat Maritiem van 8 december 2022 is de Kamer toegezegd op ambtelijk niveau met Duitsland te spreken over hun aanpak van «zeezwaaien». De afgelopen maanden is aan deze toezegging invulling gegeven.

Van zeezwaaien is sprake wanneer een schip vertrekt uit de haven na het lossen van chemische lading met als enig doel om in de Exclusieve Economische Zone (buiten de 12 NM zone) kleine hoeveelheden ladingrestanten uit de tank te wassen, en het waswater in zee te lozen. Internationale wetgeving staat dit, onder strenge voorwaarden, toe. Duitsland is het enige land dat nationaal op strengere regels handhaaft voor het lozen van chemische ladingresiduen dan die voorgeschreven in de internationale wetgeving. Duitsland staat het zogenaamde lozen van ladingrestanten in waswater op zee alleen toe wanneer schepen onderweg naar een volgende haven en al varende op de geplande route (buiten de 12NM zone) waswater lozen. De Duitse instanties kunnen alleen handhaven als ná een verdenking van zeezwaaien het desbetreffende schip een Duitse haven bezoekt.

Hoewel, onder strenge voorwaarden, zeezwaaien is toegestaan, is het vanuit het voorzorgsprincipe niet wenselijk om stoffen in zee te lozen die daar niet horen. Nederland is in de IMO een voorloper in het verzoeken tot aanscherping van lozingseisen voor chemicaliën. Zo wordt momenteel op verzoek van Nederland een voorstel tot herziening van IMO wetgeving ten aanzien van laad- en losprocedures van chemicaliën behandeld, met als doel om mogelijke vervuiling in zee door ladingrestanten terug te dringen. Nederland is bereid om verder het initiatief te nemen om, samen met andere (West-Europese) landen, in IMO proberen te komen tot aanscherping van de lozingseisen voor verschillende stoffen, en tot nieuwe voorstellen voor stoffeneisen.

Een dergelijke aanpak leidt tot een bredere terugdringing van ongewenste lozingen, een gelijk spelveld en een betere handhaafbaarheid in vergelijking met een nationaal verbod op zeezwaaien. De procedures in IMO kosten echter veel tijd en zijn sterk afhankelijk van onderhandelingen met andere landen. Daarom is er gekozen voor een tweeledige aanpak, en zal parallel aan de internationale inzet ook een nationaal verbod buiten de 12 NM worden voorbereid, mede op basis van de in Duitsland opgedane kennis. Hierbij zal het definitieve besluit volgen onder voorwaarde dat de regelgeving goed handhaafbaar is en dat de noodzakelijke handhaving proportioneel is ten opzichte van de mogelijk te bereiken milieuwinst. Deze analyse wordt momenteel gemaakt, op basis waarvan een definitief besluit zal worden genomen over een nationaal verbod. Over dit besluit wordt de Kamer begin 2024 geïnformeerd.

Binnenvaart

Biobrandstoffen

In de Kamerbrief van 1 juli 2022¹¹ is de Kamer geïnformeerd dat de reductieverplichting bij de leveringen van brandstof aan de binnenvaart is uitgesteld. Dit had met name te maken met het feit dat niet waarschijnlijk was dat België en Duitsland de reductieplicht ook zouden invoeren.

¹¹ Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1064.

Daarmee werd het risico op bunkertoerisme te groot. Daarnaast waren er zorgen bij de sector over de gevolgen van bijmenging van biobrandstof.

Het is de ambitie om met België en Duitsland éénvormige afspraken te maken over de uitwerking van de derde Richtlijn hernieuwbare energie (RED III) voor de binnenvaartsector. Het gesprek met de Europese Commissie, België en Duitsland is daarom voortgezet om het standpunt van Nederland en het belang van een Europees level playing field te benadrukken. De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rondom het implementatieproces van de RED III.

Onderzoeksbureau Panteia heeft van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vorig jaar de opdracht gekregen om met alle betrokken partijen afspraken te maken over biobrandstoffen die kunnen worden toegepast in de binnenvaart. Het maken van dergelijke afspraken is belangrijk, omdat ook zonder reductieverplichting biobrandstoffen kunnen worden toegepast in de binnenvaart. Veilig gebruik van biobrandstof is bovendien een kans om al op korte termijn bij te dragen aan verduurzaming van de binnenvaart. De afgelopen maanden heeft Panteia met stakeholders verschillende gesprekken gevoerd. De gesprekken zijn constructief verlopen. Met de sector is gekeken welke type brandstof kan worden toegepast in de binnenvaart en dit heeft geleid tot een gedeeld beeld over de gewenste brandstof. Om dit beeld in de praktijk te toetsen heeft Panteia een «terms of reference» opgesteld voor een praktijkproef. Het rapport van Panteia wordt binnenkort verwacht. Dan zal met de sector worden nagaan hoe deze praktijkproef kan worden vormgegeven.

Voortgang Beter Bediend

Het impulsprogramma Beter Bediend bestaat uit een aantal acties om de bediening van geselecteerde sluizen en bruggen te verbeteren en om de informatievoorziening aan gebruikers te verbeteren. In vorige verzamelbrieven is reeds gemeld dat een groot deel van het programma succesvol is afgerond. De nog resterende programmaonderdelen bevinden zich in de afrondende fase:

- De vernieuwde en uitgebreide Sluisplanning is gereed en geconfigureerd voor de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD). Dit informatie-systeem over schuttingen en beschikbare wachtplaatsen bij sluizen wordt momenteel beproefd door een aantal schippers. Op basis van hun bevindingen zullen de laatste verbeteringen worden aangebracht en wordt het systeem als eerste aan alle schippers op de HLD beschikbaar gesteld.
- Zoals ook in de vorige verzamelbrief¹² is gemeld, heeft de verbetering van het camerazicht op de sluizen Weurt en Heumen vertraging opgelopen door leveringsproblemen met de benodigde apparatuur. De definitieve realisatie van dit onderdeel staat nog steeds gepland voor 2023.

Onderzoeken dimensionering Noordzeekanaal

In de Kamerbrief van 5 oktober 2020¹³ is aan de Kamer gemeld dat:

- Er tijdelijke maatregelen gelden op het Noordzeekanaal (NZK) om het risico voor schepen met een kleine kielspeling ten opzichte van met name de Velserspoortunnel beheersbaar te houden. Het gaat in dit geval om een snelheidsbeperking en een uitgebreidere sleepbootverplichting;

¹² Kamerstuk 31 409, nr. 372.

¹³ Kamerstuk 31 409, nr. 300.

- Het noodzakelijk is om een toekomstbestendige structurele oplossing te realiseren voor deze situatie en dat daarom onderzoek zal worden gedaan naar onder andere de deklagen van de verschillende tunnels onder het Noordzeekanaal.

In de verzamelbrief Maritiem van 27 mei 2021¹⁴ en 23 november 2021¹⁵ is vervolgens gemeld dat de onderzoeken meer tijd in beslag gingen nemen en dat ze, inclusief de mogelijke scenario's die eruit voortkomen, naar verwachting in het najaar van 2022 zouden worden afgerond. Dat is inmiddels het geval, hierbij een toelichting van de resultaten.

TNO heeft onderzocht en berekend welke krachten het tunneldek en deklaag kunnen doorstaan. TNO heeft voor het onderzoek de Velserspoortunnel als referentietunnel gebruikt. Uit het door TNO uitgevoerde onderzoek blijkt het volgende:

- *Risico in geval van een vallend anker op de Velsertunnel*
Op de Velserspoortunnel is een deklaag ontworpen tot het minst diepe punt van de vaargeul, (NAP -15.50 m). De constructieve veiligheid van de tunnel is voldoende, in het geval dat een anker boven op één van de tunnels zou vallen;
- *Risico in geval van een zinkend schip op de Velsertunnels*
De constructieve veiligheid in het geval van een zinkend schip boven de Velsertunnel tunnel voldoet aan het minimaal vereiste veiligheidsniveau;
- *Risicoaanvaring schip – tunnel*
De constructieve veiligheid van de Velserspoortunnel is voldoende geborgd wanneer een bovenmaats schip op maximale diepgang met lage snelheid (maximaal 6 kilometer per uur) met het tunneltalud in aanvaring komt. Bij hogere vaarsnelheden is deze veiligheid niet geborgd.

Rijkswaterstaat beoordeelt het TNO rapport als zeer degelijk, met heldere conclusies die bruikbaar zijn om ons toekomstig instandhoudingsbeleid op te baseren.

Tot slot geeft het onderzoeksrapport aan dat er technische mogelijkheden zijn om de snelheidsbeperking voor bovenmaatse schepen ter plaatse van de Velsertunnels (deels) te versoepelen, zonder dat de constructieve veiligheid van met name de Velserspoortunnel in het geding is. Het gaat dan bijvoorbeeld om de optimalisatie van het vaarwegprofiel bij de tunnel, waardoor inzinking van het schip als gevolg van de snelheid waarmee het vaart, wordt verminderd. Dit vraagt nog om nader onderzoek.

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

¹⁴ Kamerstuk 31 409, nr. 332.

¹⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 338.