

31409 Zee- en binnenvaart

Nr. 464 Brief van de minister van Infrastructuur
en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 september 2024

Op 3 oktober 2024 vindt het commissiedebat maritiem plaats. Hierbij wordt uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken rond een aantal relevante dossiers binnen de domeinen zeevaart, zeehavens, binnenvaart, duurzame scheepvaart en Rijkswaterstaat.

1. Zeevaart

Waarschuwingen kustwacht

Bij het ongeval met het containerschip MSC Zoë werden in januari 2019 boven de Waddeneilanden 342 containers verloren in zee. Naar aanleiding van dat ongeval en het onderzoek dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft uitgevoerd, adviseert de Kustwacht sinds 31 oktober 2019 grote containerschepen op de routes boven de Waddeneilanden bij bepaalde (weers)omstandigheden¹. Op basis van nader onderzoek is dit advies daarna uitgebreid (naar kleinere categorieën containerschepen) en aangescherpt (naar kleinere golfhoogten)². Het doel is proactief schepen te waarschuwen om bij bepaalde weersomstandigheden de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden te mijden of andere preventieve maatregelen te nemen, zoals het verleggen van de koers. Dit om containerverlies te voorkomen.

Door de Kustwacht wordt de opvolging van het advies actief gemonitord en bij niet opvolging wordt de betreffende rederij hierover door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aangeschreven. Daarbij wordt gevraagd naar de reden van het niet opvolgen van het advies en wordt het belang benadrukt van een veilige containervaart voor de leefbaarheid van het Waddengebied³. In 2023 hebben 41 schepen een advies van de

¹ Kamerstukken II, jaar 2019, 29 684, nr. 190

² Kamerstukken II, jaar 2021 31 409, nr. 320 en nr. 371

³ Zie ook [Advies voor containerschepen bij Waddeneilanden - Kustwacht Nederland](#)

Kustwacht ontvangen, waarvan 24 schepen het advies hebben opgevolgd. Dertien schepen hebben het advies om beargumenteerde redenen niet opgevolgd, bijvoorbeeld omdat de weersomstandigheden op het moment dat zij aan de route begonnen inmiddels waren verbeterd.

Van vier schepen was ten tijde van het Commissiedebat Maritiem van 8 februari 2024 nog niet bekend waarom zij het advies niet hadden opgevolgd. Mijn voorganger heeft toen toegezegd de Kamer nader te informeren over de reden dat deze vier schepen zich niet aan het advies voor de noordelijke vaarroute hebben gehouden. Hierbij wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

De betreffende rederijen hebben gereageerd op de aanschrijving van het ministerie van IenW en hebben daarbij aangegeven dat zij een intern onderzoek zijn gestart naar aanleiding van de aanschrijving. Drie rederijen gaven aan dat in de benoemde situaties de lokale weersomstandigheden inmiddels gewijzigd waren (golfhoogte verminderd) en dat vervolgens op inschatting van de kapitein besloten is dat het veilig was om deze route te nemen. Alle rederijen hebben aangegeven in hun reactie dat zij binnen de rederij extra aandacht hebben geschonken aan het opvolgen van de kustwachtadviezen door middel van een instructie of een nieuwsbericht. Eén van de rederijen heeft besloten de zuidelijke route per definitie niet meer te nemen.

In 2024 heeft de Kustwacht tot nog toe 7 schepen geadviseerd, waarbij in alle gevallen het advies is opgevolgd.

2. Zeehavens

Economische veiligheid

In opdracht van het ministerie van IenW heeft het Clingendael Instituut (China Centre) in samenwerking met de Erasmus Universiteit (Erasmus UPT) onderzoek verricht naar de mogelijkheden van inzet van een strategisch beleidskader op Europees niveau, om ongewenste invloeden van buitenlandse mogelijkheden tegen te gaan. Dit rapport is bijgevoegd.⁴

⁴ Het rapport vormt een vervolg op: “*Navigating an uncertain future: verkenning invloed van China op de toekomstige Nederlandse maritiem-logistieke hub functie*” van 1 november 2022 (Kamerstuk 35 207 nr. 62). In dit rapport is als aanbeveling opgenomen dat het kabinet zich actief

De onderzoekers zien aanleiding voor de Europese Commissie en de EU Lidstaten om gezamenlijk een strategisch beleidskader te ontwikkelen om buitenlandse invloed in de maritiem-logistieke infrastructuur te beheren en te verminderen waar nodig. Dit met oog op het strategisch belang van de sector, de toegenomen invloed van derde landen in de sector, geopolitieke onzekerheid en data- technologische ontwikkelingen (zoals AI). De onderzoekers vinden

een Europees kader nodig voor het gelijktrekken van reeds ingevoerde nationale wet- en regelgeving en voor het waarborgen van een gelijk speelveld tussen de EU lidstaten. Daarbij geven zij verschillende aanbevelingen over hoe de huidige EU-beleidsinstrumenten kunnen worden versterkt, zoals op het gebied van cyberweerbaarheid, veilige data-uitwisseling, buitenlandse investeringen, verticale integratie in transportketens (het in eigen handen houden van het transportproces) en het voorkomen van concentraties van invloed van (staats)bedrijven uit derde landen. De onderzoekers benadrukken dat Nederland goed gepositioneerd is om de Europese samenwerking op dit thema te bevorderen, vanwege de maritieme logistieke hubfunctie van de Nederlandse zeehavens en vanwege de aandacht van overheid en bedrijfsleven voor het belang van strategische autonomie.

De constatering uit het onderzoeksrapport vormen een belangrijke basis voor verdere inzet op het gebied van economische veiligheid in de maritiem-logistieke sector. Zoals eerder met uw Kamer is gedeeld zet ik in lijn met de motie Koerhuis/Van der Molen in op de totstandkoming van een Europese havenstrategie voor versterking van de weerbaarheid van de Nederlandse en Europese zeehavens, waaronder Mainport Rotterdam (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 62).⁵ Er heeft overleg plaatsgevonden met Frankrijk, België, Duitsland, Griekenland, Spanje en Italië. Nader overleg met Polen, Finland en Zweden zal nog volgen. In gesprek met de Europese Commissie (DG Move) heeft IenW in samenspraak met de onderzoekers van Clingendael en Erasmus UPT benadrukt dat maatregelen ter bescherming van de sector gepaard dienen te gaan met maatregelen om de economische vitaliteit en concurrentiepositie van de sector te

dient in te spannen voor een strategisch beleidskader op Europees niveau om de ongewenste invloed van buitenlandse mogelijkheden in de maritiem-logistieke sector tegen te gaan.

⁵ Kamerstukken II, 2023/24, 31 409, nr. 434

verhogen. De Europese Commissie zal de mogelijkheden van een Europese havenstrategie verkennen, maar is van mening dat de EU-lidstaten al diverse beleidsinstrumenten tot hun beschikking hebben om ongewenste invloeden in de sector tegen te gaan. Het is uiteindelijk aan de Europese Commissie om te bepalen of de inzet op een Europese havenstrategie onderdeel wordt van het werkprogramma van de nieuwe Europese Commissie (2024–2029).

NOVEX Rotterdamse haven

In het kader van NOVEX-gebied de Rotterdamse haven werken Rijk en regio samen aan de strategische ruimtelijke ontwikkeling van het Rotterdamse havengebied. In december 2023 is uw Kamer geïnformeerd over het vastgestelde Ontwikkelperspectief: *“Samenwerken aan de toekomst van het Rotterdamse havengebied”*.⁶ Dit markeerde het startpunt voor de interbestuurlijke gebiedsgerichte samenwerking, met als trekkende partijen het ministerie van IenW en de provincie Zuid-Holland. In 2024 is deze samenwerking verder verstevigd en uitgebreid. Een bredere schil stakeholders van gemeenten, natuur- en milieuorganisaties en (haven)bedrijfsleven is inmiddels betrokken. Daarvoor is een programmastructuur opgebouwd waarin deze partijen samenwerken, bestaande uit de volgende programmalijnen:

1. Omgaan met ruimtegebrek;
2. Omgevingsveiligheid in relatie tot de energietransitie;
3. Synergie haven en stad;
4. Stikstofruimte, transitie haven en natuurherstel.

Op basis van deze programmalijnen wordt momenteel gewerkt aan een uitvoerings- en investeringsagenda die zowel korte (tot 2030) als lange termijn (tot 2050) maatregelen en investeringen moet omvatten. Doel is om richting te geven aan de transitie van de Rotterdamse haven naar een concurrerend en klimaatneutraal havenindustriële complex, in balans met de leefomgeving. De NOVEX-partners zullen de uitvoerings- en investeringsagenda naar verwachting eind 2024 of begin 2025 vaststellen. Uw Kamer zal hierover worden geïnformeerd.

Sanctiebeleid

De Europese Unie heeft sancties tegen Rusland ingesteld vanwege de illegale invasie van Oekraïne. Op 24 juni 2024 heeft de Europese

⁶ Kamerstukken II, 2023/24, 31 409, nr. 432

Unie het veertiende sanctiepakket aangenomen tegen Rusland. De sancties blijven nodig om de druk op Rusland op te voeren en om de mogelijkheden van Rusland te ondermijnen om de oorlog in Oekraïne voort te zetten. Nederland heeft, conform de motie van de leden Koekoek en Dassen⁷, zich ingespannen om in de sanctiepakketten effectievere maatregelen te treffen tegen de Russische schaduwvloot. Dit heeft geresulteerd in een lijst met schepen die de toegang tot Europese havens wordt ontzegd. Deze maatregel vormt een onderdeel van het 14^e sanctiepakket van afgelopen juni.

Door Europees breed te werken met een eenduidige lijst met gesanctioneerde schepen is de implementatie van de sanctiemaatregelen eenvoudiger. Deze gesanctioneerde schaduwvloot-schepen worden door de Nederlandse zeehavens opgenomen in de haveninformatiesystemen en zo kunnen deze schepen per direct de toegang tot de haven worden ontzegd. De lijst bestaat nu uit 27 schepen. Door de lidstaten wordt gewerkt aan verdere uitbreiding van de lijst.

Voortgang Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Als coördinerend ministerie voor PMR informeert het ministerie van IenW uw Kamer regelmatig over de voortgang. PMR heeft een looptijd tot 2033 en bestaat uit drie deelprojecten:

1. Aanleg van de Tweede Maasvlakte inclusief natuurcompensatie;
2. Realisatie van 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied; en
3. Het programma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG).

De Milieudienst Rijnmond (DCMR) brengt in de Integrale Rapportage⁸ jaarlijks verslag uit over de voortgang van PMR en deze deelprojecten. Het programma BRG is in 2022 afgerond. Voor het programma realisatie 750 hectare natuur- en recreatiegebied is er lichte vertraging bij de realisatie van het Streefbeeld voor het Buitenland van Rhoon. Het nieuwe bestemmingsplan voor het Buitenland van Rhoon is in april 2023 vastgesteld door de gemeente Albrandswaard. Ook is er inmiddels overeenstemming over de aanpassing uitwerkingsovereenkomst (UWO PMR/750)

⁷ Kamerstukken II, 2023/24, 21 501-20, nr. 2064

⁸ [Integrale rapportages Project Mainportontwikkeling Rotterdam | DCMR](#)

tussen de betrokken partijen. De uitvoering van het deelproject Buitenland van Rhooon duurt conform het Streefbeeld tot 2026.

Voor de natuurcompensatie in de Voordelta is in 2020 geconcludeerd dat de natuurcompensatie voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte niet aantoonbaar heeft plaatsgevonden. Sindsdien hebben de betrokken partijen geprobeerd tot een nieuw compensatieplan te komen. Eind 2023 heeft de Minister voor Natuur en Stikstof uw Kamer geïnformeerd dat zij besloten heeft het Toegangsbeperkend Besluit ten behoeve van de Natuurcompensatie in de Voordelta uit te stellen⁹. Vervolgens heeft de minister op 5 februari 2024 wederom de Kamer geïnformeerd over de door haar beoogde maatregelen.¹⁰ Uw Kamer heeft hierop een motie van de heer Flach aangenomen.¹¹ Het ministerie van LVVN werkt aan de uitvoering van deze motie. Conform het verzoek van uw Kamer zal de staatssecretaris van LVVN het besluit waar dit toe leidt aan uw Kamer voorleggen.

3. Binnenvaart

Varend ontgassen

Op het vlak van varend ontgassen zijn recentelijk belangrijke stappen gezet. Per 1 juli is in Nederland fase 1 van het ontgassingsverbod in werking getreden door middel van een wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart. Hierdoor is het ontgassen naar de atmosfeer van vier aangewezen stoffen verboden. Per 1 oktober zal fase 2 in Nederland in werking treden, waardoor nog eens drie extra stoffen niet meer naar de atmosfeer mogen worden ontgast. Hiermee loopt Nederland vooruit in de fasering van het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI) en wordt het uitstoten van ladingdampen naar de atmosfeer van een aantal veel vervoerde stoffen in de binnenvaart verboden. Fase 3 van het verbod met nog eens 13 extra stoffen zal in 2027 van kracht worden. Met de andere CDNI-verdragsstaten wordt gekeken op welke wijze binnen de kaders van het verdrag een versnelde invoer van fase 3 aan de orde kan zijn.

De ILT houdt sinds 1 juli jl. toezicht op fase 1 van het ontgassingsverbod op basis van het CDNI. Dit doet de ILT op basis van signalen van e-noses, meldingen van burgers en gerichte

⁹ Kamerstukken II, 2023/24, 29 664, nr. 209

¹⁰ Kamerstukken II, 2023/24, 33 450 en 29 664, nr. 125

¹¹ Kamerstukken II, 2023/24, 36 410 XIV, nr. 88

toezichtsacties in de gebieden waar (nog) geen e-noses aanwezig zijn. Op dit moment heeft dit nog niet geleid tot overtredingen van fase 1 van het verbod. Wel zijn er overtredingen waargenomen van andere regelgeving, zoals het ADN¹². De ILT houdt er rekening mee dat er mogelijk meer overtredingen worden waargenomen wanneer fase 2 en 3 van het verbod in werking treden. In het najaar zal weer een Bestuurlijk Overleg Varend Ontgassen plaatsvinden waarin met partijen onder andere zal worden gesproken over de eerste ervaringen met de eerste twee fasen van het verbod en het delen van een stand van zaken op het gebied van de komst van ontgassingsinstallaties en de handhaving van het verbod. De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van dit overleg.

Historische zeilvloot

Op 27 september 2023 publiceerde de OvV haar opvolgsonderzoek 'Veiligheid historische zeilvloot'. Kort daarna is een Taskforce ingesteld met als taak invulling te geven aan de aanbevelingen van de OvV. In deze Taskforce zitten, naast het ministerie van IenW en de ILT, ook de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ), de keuringsinstanties en de Raad voor Accreditatie (RvA). De Taskforce heeft een onderscheid gemaakt tussen acties die op korte termijn (vóór de start van het vaarseizoen 2024) bijdragen aan een aantoonbaar veiligere historische zeilvloot en acties voor de langere termijn. Met de uitgevoerde aanvullende onderzoeken van de historische zeilschepen is de veiligheid vóór de start van het vaarseizoen 2024 aantoonbaar verbeterd. De (middel)lange termijn acties die bijdragen aan een verdere verbetering van de veiligheid van de historische zeilvloot zijn opgenomen in een actieplan dat in nauwe afstemming met de Taskforce tot stand is gekomen. De acties gericht op de korte termijn in combinatie met de (middel)lange termijn acties opgenomen in dit actieplan geven invulling aan de vier aanbevelingen van de OvV. Het actieplan voor de langere termijn bevat vier actielijnen namelijk:

1. *Lessen uit het aanvullend onderzoek*
Hier zijn de acties opgenomen voor het vastleggen van duidelijke eisen aan de (schippers) van historische zeilschepen,

¹² Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

- het actueel houden van deze eisen en het vergroten van het veiligheidsbewustzijn in de branche.
2. *Bedrijfsmatig geëxploiteerde historische zeilschepen met 12 passagiers of minder*
Deze categorie schepen is minder gereguleerd dan de schepen met meer dan 12 passagiers waar het aanvullend onderzoek op was gericht. Deze schepen vallen niet onder het toezichtsregime van de Binnenvaartwet, maar ook bij deze schepen is sprake van veiligheidsrisico's. Het actieplan schetst een stapsgewijze aanpak om in kaart te brengen of regelgeving noodzakelijk is, waarbij wordt gekeken naar het grotere geheel van alle schepen die bedrijfsmatig 12 passagiers of minder vervoeren.
 3. *Kruisbestuiving binnenvaart en zeevaart*
Het actieplan bevat de concrete acties om relevante zaken uit de zeevaartpraktijk ook van toepassing te laten zijn op de historische zeilvloot in de binnenvaart. Hiermee wordt een verdere impuls gegeven aan het verhogen van het veiligheidsniveau en het veiligheidsbewustzijn in relatie tot de historische zeilvloot.
 4. *Duurzame inrichting stelsel binnenvaart*
Het actieplan bevat de concrete acties om te komen tot een verbeterde inrichting van het certificeringsstelsel voor de binnenvaart.

Bovengenoemde acties lopen en worden zoveel mogelijk samen met de sector opgepakt.

Ontwikkelingen NBKB

De RVA heeft de schorsing van het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) opgeheven. De RVA voert audits uit op het kwaliteitsmanagementsysteem van het NBKB en gaat hier mee door totdat de situatie bij het NBKB voldoende is verbeterd. De ILT voert deelwaarnemingen uit op de dossiers van het NBKB voordat er een certificaat kan worden afgegeven. Voor schepen die i.v.m. het ontstane tekort aan keuringscapaciteit uit het certificaat dreigen te lopen, en die niet op tijd door een andere keuringsinstantie geholpen kunnen worden, verlengt ILT het certificaat met een half jaar. Voor specifieke scheepstypes (bijvoorbeeld bilgeboden, vuilwaterschepen, sloplichters, bunkerboten en bunkerstations) waarvoor onvoldoende keuringscapaciteit in de markt beschikbaar is, voert de ILT zelf

keuringen uit. Daarnaast werkt de ILT aan de inhuur van keuringsexperts. Op dit moment ziet ILT geen grote problemen in de markt waarbij schepen daadwerkelijk stil komen te liggen omdat certificaten verlopen. Daarnaast ziet de ILT ontwikkelingen op de markt die op termijn kunnen bijdragen aan het vergroten van de huidige keuringscapaciteit.

Langlopende overgangsbepalingen

Sinds het Commissiedebat op 8 februari 2024 (Kamerstuk 31 409, nr. 440) zijn verschillende stappen gezet. Het internationale deel van het demonstratieproject is gestart, waarbij een aanvraag voor de toepassing van de hardheidsclausule voor een spits en een groter schip is ingediend. Daarnaast heeft het ministerie in overleg met de sector in kaart gebracht welke technische bepalingen kunnen worden opgenomen in een voorstel voor een algemene regeling voor kleine schepen. Hierbij zijn ook de resultaten van de aanvullende QuickScan voor het criterium “onevenredig hoge kosten” betrokken. De vijf CCR-lidstaten¹³ hebben inmiddels gezamenlijk een probleemanalyse opgesteld met het doel om het onderwerp “*Herziening van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN¹⁴ om tot een gemeenschappelijke oplossing te komen voor het in stand houden van het kleine schip met een lengte van minder dan 55 m*” tijdens het CESNI¹⁵-werkprogramma 2025-2027 te behandelen. Deze probleemanalyse zal tijdens de CESNI-vergadering van de werkgroep in september 2024 worden besproken, zodat de betrokken taken kunnen worden opgenomen in het werkprogramma 2025-2027 dat tijdens de vergadering in oktober aan CESNI ter goedkeuring zal worden voorgelegd. Na goedkeuring door CESNI kunnen in de periode 2025-2027 de beoogde wijzigingen in de ES-TRIN in overleg met andere lidstaten worden uitgewerkt.

Snelvaren Waddengebied

Snelvaren betreft het uitvoeren van vaartochten waarbij sneller wordt gevaren dan 20 km/u. Op de Waddenzee speelt hierover al langere tijd een discussie, die ook onderwerp was van verschillende

¹³ De Centrale Commissie voor de Rijnvaart telt vijf lidstaten: Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland.

¹⁴ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

¹⁵ Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart.

moties vanuit de Kamer (moties De Hoop, Van der Plas en Pierik).¹⁶ Voor de hele Waddenzee geldt een maximumsnelheid van 20 km/u, vanwege nautische risico's die komen kijken bij sneller varen, maar ook ter bescherming van flora en fauna in het als Natura2000 aangewezen Waddengebied. Een uitzondering hierop zijn de betonde vaargeulen en veerbootroutes. Daar mag door grote schepen in principe dag en nacht harder worden gevaren dan 20 km/u. De categorie snelle motorboten (kleine schepen) uit het Binnenvaartpolitiereglement mag dit alleen overdag. Deze schepen dienen zich in de nacht, ook in de betonde vaargeulen en op de veerbootroutes, te houden aan de maximum vaarsnelheid van 20 km/u. Voor bewoners van de Waddeneilanden is een goede bereikbaarheid tussen de eilanden en naar het vaste land cruciaal. Ondanks de snelheidsbeperking is en blijft het varen in de nacht mogelijk. Er is naar aanleiding van het OvV-rapport 'Aanvaring in het Schuitengat' een overlegstructuur ingericht waarin met vervoerders, bestuurders en het ministerie van IenW concrete en toetsbare afspraken gemaakt worden om de veiligheid op de Waddenzee te bevorderen.

Met de brief van 21 juni 2024¹⁷ is uw Kamer over deze overlegstructuur geïnformeerd. De motie Pierik is daarin meegenomen; die benadrukt dat de watertaxi essentieel vervoer is om te komen van en naar de Waddeneilanden tijdens calamiteiten en verzoekt de regering om te onderzoeken of een aanwijzing van een watertaxi als veerpont op basis van het Binnenvaartpolitiereglement mogelijk is. Dit onderzoek heeft inmiddels plaatsgevonden. Daaruit blijkt dat een aanwijzing als veerpont tot veel onwenselijke bijeffecten zou leiden, zoals een verslechtering van de veiligheid en van de doorstroming van het scheepvaartverkeer. De vaarregels die gelden voor veerponten, zoals de uitzonderingspositie die zij hebben in de voorrangregels, zijn bedoeld voor schepen die hoofdzakelijk vaarwegen oversteken. Als deze regels van toepassing worden op de watertaxi's die langere trajecten varen over de Waddenzee, zorgt dit voor onduidelijkheid over de geldende vaarregels en onwenselijke voorrangssituaties. Om deze reden is besloten niet over te gaan tot het aanmerken van watertaxi's als veerpont. Een dergelijke aanmerking zou overigens geen effecten hebben op de geldende regelgeving met betrekking tot de bescherming van de natuur, op

¹⁶ Kamerstukken II, 2022/23, 29 684, nr. 240, 2022/23, Kamerstuk 36 200 XII, nr. 87 en 2023/24, Kamerstuk 29 684, nr. 271

¹⁷ Kamerstukken II, 2023/24, 31 409, nr. 458

grond waarvan het op dit moment ook niet is toegestaan dat er structureel 's nachts snel wordt gevaren door watertaxi's.

Ten slotte vinden er momenteel nog gesprekken plaats tussen Rijkswaterstaat en de betrokken partijen over de interpretatie van de uitzonderingssituaties die het mogelijk maken om in de nacht sneller te kunnen varen. Die uitzonderingssituaties zijn wettelijk vastgelegd en omvatten in beginsel vaartochten ten behoeve van handhavings-, brandweer- en reddingsoperaties. De voortgang van de bovengenoemde gesprekken wordt meegenomen bij de rapportage over de nautische veiligheid. Hierover wordt uw Kamer eind dit jaar nader geïnformeerd.

Onderzoeksrapport 'Regelgeving voor autonome scheepvaart op de Rijn'

Toenemende automatisering en digitalisering kunnen bijdragen aan kosteneffectiviteit en veiligheid in de binnenvaartsector, en kunnen op termijn mogelijk ook een bijdrage leveren aan een oplossing voor het personeelstekort. De ambitie om deze ontwikkeling te steunen is opgenomen in de Actieagenda Toekomst Binnenvaart.¹⁸

Het is belangrijk dat de maritieme sector de mogelijkheid krijgt om innovaties met *smart shipping* in de praktijk te kunnen testen. Op basis van een tweetal beleidsregels kan de bevoegde autoriteit (Rijkswaterstaat dan wel provincies en gemeenten) experimenten onder voorwaarden toestaan. Daarnaast kan voor vaartuigen die niet aan de regelgeving voldoen, maar die naar oordeel van de bevoegde autoriteit wel veilig kunnen worden ingezet, in de toekomst ontheffing worden aangevraagd.¹⁹

Verdergaande innovaties zullen in de toekomst vragen om meer fundamentele wijzigingen in wet- en regelgeving. Het T.M.C. Asser Instituut heeft in opdracht van het ministerie van IenW onderzoek gedaan naar de wijze waarop regelgeving van de CCR kan aansluiten bij toekomstige ontwikkelingen met *smart shipping*.²⁰ De bedoeling is om binnen de CCR op hoofdlijnen een gezamenlijke positie te bepalen hoe wordt omgegaan met aspecten als: verantwoordelijkheid, aansprakelijkheid, technische eisen, bemanningseisen en vaarregels.

¹⁸ Kamerstukken II, 2023/24 31 409, nr. 427

¹⁹ Kamerstukken II, 2023/24, 36 580, nr. 1

²⁰ Kamerstukken II 2023/24, 31 409, nr. 449

De Nederlandse delegatie heeft het rapport en de adviezen onder de aandacht gebracht in de CCR met het voorstel om aan de hand van verschillende scenario's te onderzoeken welke wijzigingen in de regelgeving vereist zijn. Een dergelijk onderzoek zou een eerste stap zijn naar een mogelijke aanpassing van de regelgeving om vormen van vergaand geautomatiseerd varen te faciliteren.

4. Duurzame Scheepvaart

Toeschrijving zeevaart emissies aan Nederland

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief over een klimaatneutraal Nederland²¹ heeft het kabinet onderzocht of – en zo ja, welk deel van – de broeikasgasemissies uit zeevaart logischerwijs kunnen worden toegeschreven aan Nederland. Bijgaand treft u het rapport aan (“Onderzoek naar data over emissies van zeevaart”, CE Delft, september 2023). Het kabinet zal de wijze waarop zij invulling geeft aan de verduurzaming van de zeevaart, meenemen in het nationale klimaatplan. De Tweede Kamer wordt daarover na de jaarwisseling geïnformeerd.

Voor de stand van zaken met betrekking tot de energietransitie in de binnenvaart verwijs ik u naar de specifieke brief over dat onderwerp die gelijktijdig met deze brief aan uw Kamer is verzonden.

5. Opheffen teletekstpagina 722 - Buitenlandse scheepvaart

Op Teletekst wordt op verschillende pagina's informatie verschaft aan vaarweggebruikers. Dat gaat bijvoorbeeld om actuele waterstanden en om stremmingen op Nederlandse vaarwegen. Teletekstpagina 722 bevat informatie over stremmingen op buitenlandse vaarwegen, met name in België, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Frankrijk. Rijkswaterstaat levert deze buitenlandse informatie aan, vaak na een bewerkingsslag als de kwaliteit van de informatie ontoereikend wordt geacht. RWS is voornemens om deze informatie vanaf 1 januari 2025 niet meer aan te leveren waarmee de Teletekstpagina zal worden opgeheven.

²¹ Kamerstukken II, 2023/24, 32 813 nr. 1180

Daarvoor zijn twee redenen:

- I. Het bewerken en aanleveren van de informatie door Rijkswaterstaat gaat in tegen de internationaal gemaakte afspraken. Die komen erop neer dat alle EU-lidstaten op grond van de River Information Services (RIS)-richtlijn verplicht zijn om zelf te zorgen voor de berichtgeving aan de scheepvaart voor het eigen land. Het is daarbij niet toegestaan om informatie uit andere landen te bewerken en aan te bieden.
- II. Er is een gelijkwaardig alternatief beschikbaar, namelijk het in 2023 gelanceerde EuRIS. Dit is een samenwerkingsportal van 13 Europese landen dat dezelfde informatie biedt. De daarvoor door de andere landen aangeleverde informatie is wél van goed kwaliteit.

De overige, nationale scheepvaarberichten blijven wel beschikbaar op Teletekst. Uiteraard houden we de vaarweggebruikers op de hoogte van de ontwikkelingen en voeren we overleg over de verdere verbetering van EuRIS. Accurate scheepvaartberichten zijn immers cruciaal voor schippers om tijdig de juiste routes te kiezen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener