

Vergaderjaar 2022–2023

**36 200 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023**

**Nr. 114**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 mei 2023

Dhr. Stoffer (SGP) heeft 7 februari 2023 (Handelingen II 2022/23, nr. 49, item 12) verzocht om een brief over de invulling van de aangenomen motie met Kamerstuk 31 409, nr. 395. Deze motie verzoekt de regering om het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij, inclusief bijbehorende planning en de inzet op innovatie, zo snel mogelijk naar de Kamer te sturen en deze mee te nemen bij de voorbereiding van de begroting voor 2024 en verder.

De aandacht van de Kamer voor de vervangingsopgave voor de vloot van de Rijksrederij wordt gewaardeerd. Deze brief gaat in op de wijze waarop in de afgelopen maanden al invulling gegeven is aan deze motie en hoe de vervolgaanpak eruit ziet.

### **Vlootvervanging Deel 1**

De afgelopen maanden is hard doorgewerkt aan de uitvoering van Deel 1 van het plan voor de vlootvervangingsprogramma zoals dat in december 2022 aan uw Kamer is aangeboden<sup>1</sup> en waar mogelijk versneld. Deel 1 betreft de planuitwerking en verwerving van drie series van schepen:

- A. De bouw van drie Trailerbare Meetvaartuigen (TMV's) ter vervanging van enkele eigen vaartuigen en vaartuigen die nu worden ingehuurd;
- B. Een nog nader te bepalen aantal multi-inzetbare schepen (de zogeheten MPV-20) ter vervanging van negen verouderde schepen die met name worden ingezet voor visserijonderzoek/ handhaving en natuurbeheer;
- C. Een nog nader te bepalen aantal multi-inzetbare schepen (de zogeheten MPV-50) ter vervanging van vijf verouderde schepen die met name

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 200 XII, nr. 106.

worden ingezet voor de markering van zeevaartroutes en incidentbestrijding

De TMV's zijn inmiddels in aanbouw bij een Nederlandse werf. De oplevering hiervan is nu al volledig voorzien voor 2023, waarbij 2 TMV's naar verwachting reeds deze zomer in gebruik genomen zullen worden voor o.a. stroom- en dieptemetingen.

Voor de onderdelen B en C is maximaal ingezet om de benodigde business-cases (BC's) uit te werken. Het gaat om omvangrijke investeringen, de voorbereiding moet dus zorgvuldig gebeuren en dit vergt tijd. In de BC's worden diverse alternatieven zoals refit versus nieuwbouw en diverse vaartuigtypes en duurzame aandrijvingstechnieken uitgewerkt. Ook wordt met de BC's inzichtelijk gemaakt wat de financiële consequenties zijn van de verschillende varianten. Mede gezien de technische uitdagingen is dit alles een bewerkelijk proces.

Op basis van de BC's zal vervolgens door de betrokken opdrachtgevers een voorkeursoplossing worden bepaald en wordt de kostenverdeling tussen de opdrachtgevers bepaald. Om het besluitvormingsproces, conform de motie Stoffer, zo snel mogelijk te kunnen laten verlopen, werken de opdrachtgevers parallel aan het voorbereiden hiervan, alsmede de hierbij te hanteren kaders, uitgangspunten en dekkingsopties. De financiering van het toekomstige vlootvervangingsprogramma is echter nog niet rond. Naast de inhoudelijke verkenningen loopt een traject om financieringsopties door de verschillende opdrachtgevers in beeld te brengen. De ambitie is om eind 2023 inhoudelijke keuzes gereed te hebben, zodat financiële besluitvorming in het voorjaar van 2024 mogelijk is.

### **Pilots duurzaamheid**

Om ervaring op te doen met duurzame aandrijvingen op schepen zijn twee pilots in voorbereiding. Hiermee zal de komende jaren al worden onderzocht hoe bestaande schepen van de Rijksrederij kunnen worden omgebouwd en ingezet (1 naar methanol en 1 naar waterstof) en welke risico's en kosten hiermee gepaard gaan. Uitvoering van de pilots is technisch ingewikkeld. De kennis die met deze pilots wordt opgebouwd, zal mede bij de nieuwbouwprojecten worden toegepast om deze sneller en efficiënter te kunnen realiseren. Deze kennis zal tevens breder gedeeld worden in de Nederlandse maritieme sector.

### **Going concern**

Tegelijkertijd geeft de Rijksrederij dagelijks zo goed mogelijk invulling aan haar verantwoordelijkheden als uitvoerder van de maritieme taken voor de opdrachtgevers. Om de huidige vloot zo lang en zo goed als mogelijk in de vaart te houden en de taakuitvoering te borgen wordt ingezet op onder meer:

- LevensduurVerlengendOnderhoud (LVO). Dit is voor de Zirfaea en Heffessant onlangs afgerond en voor de Ir. F.W. Conrad in voorbereiding. Voor het betonningsvaartuig de Heffessant was dit bijvoorbeeld een flinke verbouwing en verduurzamingsslag, waarmee deze weer klaar is voor de toekomst. Dit betrof onder meer de het vervangen van een diesel elektrische aandrijving door moderne, zuinige motoren. Ook zijn er zonnepanelen geplaatst en gebruikt het schip ledverlichting.
- Overname en ombouw van bestaande schepen als zich hiervoor kansen voordoen. Voorbeelden:
  - Versnelde vervanging van het schip Stern door ombouw van een bestaand schip uit de markt;

- Overname van gebruikte politieschepen om deze in te zetten als patrouillevaartuigen.
- Aanschaf van 14 RHIB's bij een Nederlandse leverancier samen met de Politie. Hiervan zijn er inmiddels zeven geleverd en zeven nog in bestelling.
- Ook is de aanbesteding van de nieuwe onderhoudscontracten voor de huidige vloot in voorbereiding.

### **Uitbreiding wind op zee**

Parallel aan de vlootvervanging wordt onderzocht of en hoe, extra, noodsleepvaartuigen, zogeheten Emergency Response Towing Vessel (ERTV's) voor de kustwacht kunnen worden gerealiseerd. Deze zijn nodig voor de extra taken bij de geplande uitbreiding van windenergie op zee. Deze duurzame ERTV's zijn onderdeel van het Europese Herstel- en Veerkrachtplan voor Nederland<sup>2</sup>. Om een beroep op de beschikbare middelen hiervoor te kunnen doen, dient wel aan diverse voorwaarden te worden voldaan. De planning is uitdagend en de hiervoor benodigde techniek is nog niet toegepast in dit formaat en type vaartuigen. Ook de offshore laadinfrastructuur op zee, nodig voor het opladen van de batterijen, is nog nergens ter wereld gerealiseerd.

### **Tot slot**

De Rijksrederij kijkt met haar opdrachtgevers ook al vooruit naar de vlootvernieuwingsprojecten die na «Deel 1» uitgevoerd moeten worden. Besluitvorming hierover zal eenzelfde route volgen als voor Deel 1 van de vlootvernieuwing.

Bij dit alles trekt de Rijksrederij samen op met de (Nederlandse) maritieme maakindustrie en wordt de markt uitgedaagd actief deel te nemen en expertise te bundelen. Hiervoor wordt o.a. gewerkt met rondetafels met brancheorganisatie Netherlands Maritime Technology en vertegenwoordigers van de Nederlandse maritieme maakindustrie.

Deze brief geeft de actuele stand van zaken rond de vervanging en vernieuwing van de vloot van de Rijksrederij weer. Uw Kamer wordt geïnformeerd, zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn. Hierbij blijft gezocht worden naar mogelijkheden tot verdere versnelling.

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

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/10/10/definitief-nederlands-herstel-en-veerkrachtplan>.