

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022

Nr. 108

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2022

Uw commissie heeft op 11 mei 2022 een brief ontvangen van Netherlands Maritime Technology (NMT) met betrekking tot de vlootvervangingsopgave van de Rijksrederij (zie bijgaande kopie). In de procedurevergadering van 18 mei 2022 heeft u gevraagd een reactie op de brief van NMT te ontvangen, ruim voor het commissiedebat Maritiem. Met deze brief stuur ik u de reactie.

Algemeen

De Rijksrederij is onderdeel van Rijkswaterstaat (RWS) en beheert, beminst en onderhoudt schepen voor RWS en drie externe publieke opdrachtgevers. Als gevolg van de hoge leeftijd van bijna de gehele vloot van de Rijksrederij is door RWS in afstemming met de overige opdrachtgevers en diverse belanghebbenden gewerkt aan een vlootvervangingsprogramma. Zoals NMT ook in zijn brief aangeeft is de Tweede Kamer op eerdere momenten al geïnformeerd over de vernieuwingsplannen¹.

Nieuw vlootvervangingsprogramma

Vervanging en vernieuwing van de vloot van de Rijksrederij is nodig om de continuïteit van de dienstverlening te borgen en de Rijksbrede duurzaamheidsdoelstelling te halen. De noodzaak en urgentie van de vlootvervangingsopgave staan dan ook niet ter discussie. Om die reden hebben de opdrachtgevers van de Rijksrederij eerder al besloten om te starten met het eerste deel van de vlootvervangingsopgave, zoals ook toegelicht in de brief aan uw Kamer waar onderstaand naar verwezen wordt. Er moeten echter aanzienlijke en meerjarige verplichtingen worden aangegaan om te kunnen starten met het restant van het vlootvervan-

¹ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 104

gingsprogramma. Om een beeld te geven: de resterende vlootvervangingsopgave bestrijkt een periode van minimaal 15 jaar en de investeringskosten van het totale nieuwe vlootvervangingsprogramma worden geraamd op meer dan € 1 mld. De plannen moeten daarom goed worden meegenomen in de besluitvorming over de begroting van Rijkswaterstaat en de overige opdrachtgevers, voordat vanuit de opdrachtgevers een akkoord kan worden gegeven om de vlootvervangings te starten. Dit vereist gedegen voorbereiding en kost tijd.

Brief NMT

In zijn brief doet NMT drie aanbevelingen. Het vraagt het budget voor vlootvernieuwing te verhogen om de klimaat-neutrale ambities van de overheid te realiseren, de industrie vroegtijdig te betrekken om kostenoverschrijdingen en risico's te mitigeren en op korte termijn besluitvorming over het vlootprogramma te realiseren. Onderstaand ga ik in op deze punten.

Budget voor de vlootvernieuwing en termijn van besluitvorming

De Rijksrederij heeft met haar opdrachtgevers een convenant afgesloten, met daaronder vijfjaarlijkse prestatieafspraken over de dienstverlening van de Rijksrederij. In een jaarlijks proces en in afstemming met haar vier opdrachtgevers worden deze afspraken uitgewerkt. De Rijksrederij stelt in dit proces jaarlijks en per opdrachtgever een offerte op. De afspraken die op basis hiervan gemaakt worden betreffen steeds een periode van één jaar vooruit.

Daarnaast is binnen de begrotingssystematiek van de Rijksrederij sprake van een bestemmingsreserve. Dit is een soort spaarpot van waaruit de vervanging van vaartuigen bekostigd kan worden. De huidige hoogte van de bestemmingsreserve (ca. € 30 mln.) is bij lange na niet voldoende om de plannen voor grootschalige vlootvernieuwing (ruim € 1 mld.) van te kunnen bekostigen.

Er is op dit moment dus nog geen meerjarige financiële dekking om van start te kunnen gaan met het nieuwe en meerjarige vlootvervangingsprogramma. Tijdige beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel om de klus te klaren is daarnaast ook een aandachtspunt. Op dit moment wordt daarom door de Rijksrederij met haar opdrachtgevers besluitvorming voorbereid. In dit proces kan de inhoud van de plannen ook nog wijzigen.

Op dit moment zijn nog geen uitspraken of toezeggingen te doen omtrent de hoogte van de voor de vlootvervangings beschikbare budgetten. Zodra ik hier meer over kan melden zal ik de Tweede Kamer hierover informeren. In relatie tot de eerste aanbeveling van NMT kan ik nu al wel aangeven dat de vloot na afronding van het programma volledig verduurzaamd moet zijn, waarbij het uitgangspunt de toepassing van «proven technology» is.

Vroegtijdige betrekken van de industrie

Bij zowel de nieuwbouwprojecten als bij het onderhoud van de huidige vloot wordt door Rijkswaterstaat de markt nauw betrokken bij de realisatie van de opgaven. Dit gebeurt door de markt op verschillende manieren en tijdstippen gedurende het proces te informeren of te contracteren. De gespreksonderwerpen betreffen o.a. afstemming over de inkoopstrategie en de uitwerking hiervan, maar ook op welke momenten de kennis van de markt het best ingezet kan worden. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld het toetsen van de haalbaarheid van een combinatie van

eisen, het maken of toetsen van (voorlopige) ontwerpen, het toetsen van contractstukken en het onderzoeken van geschikte samenwerkingsvormen voor toekomstige projecten.

Ten slotte

Zoals NMT in zijn brief aangeeft werkt RWS momenteel vooruitlopend op besluitvorming over het nieuwe vlootvervangingsprogramma aan de aanbesteding van een drietal prioritaire projecten. In de periode tot 2025 moet dit leiden tot de bouw en oplevering van een drietal zgn. trailerbare meetvaartuigen (TMV's) en de voorbereiding en aanbesteding van twee series van Multi Purpose Vaartuigen (MPV's). De uitvoering van deze prioritaire projecten zal parallel aan de voorbereiding van besluitvorming over het nieuwe vlootvervangingsprogramma worden voortgezet.

Ik waardeer de betrokkenheid van NMT en zal hen ook een afschrift van deze briefsturen. Rijkswaterstaat en NMT hebben op reguliere basis overleggen. RWS zal de inhoud van deze brief langs die lijn ook met NMT bespreken.

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