

Vergaderjaar 2023–2024

33 450

Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee

Nr. 129

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 27 juni 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 10 juni 2024 over voortgang Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur (Kamerstuk 33 450, nr. 128).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 juni 2024 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 27 juni 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

1.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister voornemens is om geld uit het Mobiliteitsfonds te gebruiken ten behoeve van het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. Daarbij wordt door de leden tevens opgemerkt dat art. 6 lid 7 sub c uit de Wet Mobiliteitsfonds stelt dat uit het Mobiliteitsfonds geen uitgaven gedaan of subsidies verstrekt mogen worden ten behoeve van militaire doeleinden. Deze leden vragen zich af of op welke manier de samenwerking met Defensie, de feitelijke inzet van de Koninklijke Marine en de betrokkenheid (samenwerking) van NAVO-bondgenoten bij het uitvoeren van het programma, in het licht van de voornoemde bepaling, gerechtvaardigd kan worden als zijnde niet in strijd met de Wet Mobiliteitsfonds. Deze leden vragen voorts aan de Minister of het Mobiliteitsfonds de juiste dekking is voor uitvoering van de strategie ter bescherming van de Noordzee infrastructuur en of andere fondsen c.q. dekkingsbronnen zijn overwogen en zo ja, welke dat dan zijn.

2.

De leden van de PVV-fractie vragen zich af of de Minister van mening is dat activiteiten die voortkomen uit de drie hoofdtaken van Defensie uitgelegd kunnen worden als zijnde «militaire doeleinden» (ex art. 6 lid 7 sub c Wet Mobiliteitsfonds).

Antwoord vraag 1 en 2:

De middelen die vanuit het Mobiliteitsfonds beschikbaar worden gesteld, zijn voor het bekostigen van het lenW-aandeel van het programma bescherming Noordzee infrastructuur. Het lenW-aandeel in dit programma richt zich met name op scheepvaartveiligheid en de coördinerende taken die het ministerie heeft als het gaat om de Noordzee. Voor de dekking van het lenW-aandeel is gekeken naar de beschikbare middelen binnen de eigen begroting en de afweging gemaakt om gezien de urgentie en bij uitzondering ruimte op artikel 11 van het Mobiliteitsfonds voor het programma vrij te maken. Er is sprake van een herschikking tussen twee begrotingen. Uitgaven zullen niet gedaan worden vanuit het Mobiliteitsfonds. De lenW-bijdrage wordt toegevoegd aan artikel 18 op de beleidsbegroting Hoofdstuk 12 vanwaar de uitgaven worden verantwoord.

3.

De leden van de NSC-fractie vragen om een nadere toelichting waarom er gekozen is om financiering voor deze maatregelen (deels) uit het Mobiliteitsfonds te halen. Kan de Minister daarbij ook aangeven waar dit geld, uit artikelonderdeel 11.03 reserveringen, oorspronkelijk voor was bestemd?

Antwoord vraag 3:

Bij de verschillende departementen lagen belangen om met tempo aan de slag te gaan met het actieplan ter bescherming van de vitale infrastructuur op de Noordzee. Daarom is er voor een model van gezamenlijke financiering gekozen. Voor specifiek lenW geldt dat de middelen binnen de beleidsbegroting Hoofdstuk 12, artikel 18 relatief beperkt in omvang zijn en er geen ruimte is om de gevraagde bijdrage van lenW voor de jaren 2024 en 2025 hierin op te vangen. Daarom is er breder naar de prioriteitsstelling gekeken binnen de voor lenW beschikbare middelen en zijn er bij uitzondering middelen op het Mobiliteitsfonds gereserveerd om budgetten op de beleidsbegroting Hoofdstuk 12, artikel 18 op te hogen.

Op artikel 11.03 zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele

verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Jaarlijks komt er ruimte vrij, door de extrapolatie, voor toekomstige risico's op het gebied van mobiliteit. Er is ervoor gekozen om een deel van de extrapolatieruimte 2037 in te zetten voor de IenW-bijdrage aan het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur voor de jaren 2024 en 2025.

4.

De leden van de SGP-fractie lezen dat werk gemaakt wordt van de beveiliging van onder meer de energie-infrastructuur. Er is ook de mogelijkheid om te kiezen voor spreiding van risico's door nieuwe energie-infrastructuur voor onder meer de aanlanding van windparken niet teveel te bundelen, maar door de aanlanding meer te spreiden. Deze leden horen graag hoe de Minister hiernaar kijkt. Wordt dit meegewogen in de besluitvorming over nieuwe energie-infrastructuur?

Antwoord vraag 4:

Voor de eerstvolgende windparken is gekozen de infrastructuur te bundelen, aangezien de ruimte op de Noordzee schaars is en daar efficiënt mee dient te worden omgegaan. Echter, er wordt in de breedte binnen het ontwikkelen van de aanlandingen van Wind op Zee gekeken naar maatregelen om de effecten van de aanleg van energie-infrastructuur in kaart te brengen. Daarbij hoort nauwe afstemming tussen EZK, IenW de veiligheidsdiensten en aanbieders van gas- en elektriciteitsinfrastructuur die verantwoordelijk zijn voor de leveringszekerheid, om passende maatregelen te treffen om de weerbaarheid van de energie-infrastructuur te behouden en te vergroten.

5.

De leden van de SGP-fractie benadrukken het belang van een duidelijke governance op de verschillende niveaus. Dit mag in de ogen van deze leden niet wachten tot het einde van de looptijd van het actieplan. Gaat de Minister ervoor zorgen dat de eerste actielijn van het actieplan binnen enkele maanden, en in ieder geval voor eind 2024, uitgevoerd en zoveel mogelijk afgerond wordt?

Antwoord vraag 5:

Het Actieplan Bescherming Noordzee Infrastructuur heeft als doel om een duidelijkere governance te bewerkstelligen op zowel politiek- als bestuurlijk niveau, waarin de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de betrokken partijen worden verduidelijkt en de sturingsrelatie tussen departementen en uitvoeringsorganisaties (zoals Kustwacht, Koninklijke Marine en Rijkswaterstaat) beter wordt beschreven. Ook de voor- en nadelen van een mogelijke nationale autoriteit voor de Noordzee worden nadrukkelijk onderzocht. Het streven is om eind 2024 de Kamer over de voortgang hiervan nader te informeren.

6.

De leden van de SGP-fractie lezen dat het Ministerie van Defensie in de afgelopen periode al enkele keren inzet gepleegd heeft naar aanleiding van signalen afgegeven door sectorpartijen. Kan de Minister – voor zover mogelijk – globaal aangeven om welke signalen en acties het hierbij ging? Op welke wijze worden sectorpartijen betrokken bij het actieplan en de uitwerking ervan, zodat deze ogen en oren beter benut worden en kapiteins, reders en vissers weten hoe en waar ze aan de bel moeten trekken?

Antwoord vraag 6:

Naar aanleiding van de sabotage van Nordstream I en II zijn nadere afspraken gemaakt met private sectorpartijen. Zo is er een meldstructuur ingericht waarbij vitale partijen melding kunnen maken van een verdacht object of situatie bij de Kustwacht. Vervolgens kan de Kustwacht samen met Defensie indien nodig vervolgacties ondernemen. Een voorbeeld uit de praktijk: een vitale partij heeft een melding gemaakt van een verdacht object nabij een leiding. Daarop is de Marine gaan kijken en heeft het object verwijderd. Het bleek om een onschuldig object te gaan.

Sectorpartijen zijn betrokken geweest bij het opstellen van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur door middel van een klankbordgroep waarin zowel verschillende overheidsinstanties als private sectorpartijen hun bijdragen hebben kunnen leveren. Eén van de maatregelen uit het actieplan is om een MARSEC-alliantie op te richten ter bevordering van informatiedeling, kennisopbouw en innovatie binnen de betrokken sectorpartijen.