

Tweede Kamer, Maritiem

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 februari 2024 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2023 inzake uitvoering van de motie van het lid De Hoop over oplossingen voor de nachtelijke watertaxidiensten naar de Waddeneilanden (Kamerstuk 29684-240) (29684, nr. 247);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2023 inzake risicoanalyse bijmenging in stookolie en Nederlandse inzet bij IMO voor bunkerlicentiesystemen (31409, nr. 407);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 september 2023 inzake reactie op verzoek commissie over de reddingsoperatie van de Fremantle Highway (31409, nr. 415);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 augustus 2023 inzake vrachtschip Fremantle Highway aangekomen in de Eemshaven (31409, nr. 413);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juli 2023 inzake stand van zaken brand op vrachtschip Fremantle Highway (31409, nr. 412);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juli 2023 inzake brand op vrachtschip Fremantle Highway boven Ameland (31409, nr. 411);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juli 2023 inzake ongevals cijfers scheepvaart 2022 (31409, nr. 409);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juli 2023 inzake klimaatafspraken internationale zeevaart (32813, nr. 1282);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 september 2023 inzake opvolgingsonderzoek veiligheid historische zeilvloot (31409, nr. 421);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2023 inzake rapport Onderzoek voorwaarden havenbekken Houtrakpolder (31409, nr. 422);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 oktober 2023 inzake onderzoeksrapport Luchtvaart en zeevaart in de nieuwe jaarverplichting energie vervoer (32813, nr. 1305);
- de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 26 oktober 2023 inzake uitvoering van de motie van het lid Koerhuis c.s. over de uitzetting van schipperskinderen stoppen (Kamerstuk 36200-A-95) (36410-A, nr. 12);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 december 2023 inzake reactie op het OVV-rapport over de aanvaring in het Schuitengat (31409, nr. 431);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 december 2023 inzake eerste jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe (31409, nr. 429);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2023 inzake kabinetsreactie opvolgingsonderzoek veiligheid historische zeilvloot (31409, nr. 428);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 oktober 2023 inzake stand van zaken varende ontgassen (31409, nr. 424);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 december 2023 inzake roadmap varende ontgassen en onderzoek best beschikbare technieken (31409, nr. 430);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 november 2023 inzake gevolgen schorsing accreditatie Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) (31409, nr. 425);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 november 2023 inzake actieagenda toekomst binnenvaart (31409, nr. 427);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2024 inzake reactie op OVV-rapport inzake de aanvaring op de Nieuwe Maas (31409, nr. 433);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2023 inzake ontwikkelperspectief NOVEX Rotterdamse Haven (31409, nr. 432);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 januari 2024 inzake verzamelbrief maritieme zaken (31409, nr. 434);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2024 inzake stand van zaken vlootvervangingsprogramma Rijksrederij (31409, nr. 435);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 januari 2024 inzake klimaatbeleid voor de zeevaart (32813, nr. 1349);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2024 inzake uitvoering van de motie van het lid De Hoop over oplossingen voor de nachtelijke watertaxidiensten naar de Waddeneilanden (Kamerstuk 29684-240) en van de motie van het lid Van der Plas over alles op alles zetten om te voorkomen dat nachtelijk vervoer vanaf Ameland vervalt (Kamerstuk 36200-XII-87) (29684, nr. 260).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Postma

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkers

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, Flach, Peter de Groot, Heutink, De Hoop en Pierik,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.04 uur.

De voorzitter:

Een hele goede middag, dames en heren. Welkom bij het commissiedebat Maritiem. Ik wil de leden hartelijk welkom heten. Ik wil onze gast van vandaag, de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en zijn ondersteuning ook hartelijk welkom heten. Natuurlijk wil ik ook de mensen die hier vandaag op de publieke tribune zijn hartelijk welkom heten. Ook de mensen die dit debat van een afstand volgen, via de livestream of anderszins, heet ik van harte welkom.

We gaan snel van start. We hanteren een maximale spreektijd van vier minuten per fractie. Ik zou willen voorstellen om in de eerste termijn ook vier interrupties te doen. We kijken even hoe het qua tijd gaat, maar in eerste instantie heeft iedereen vier interrupties. Dat moet volgens mij voldoende zijn. Laten we gewoon snel van start gaan met dit debat.

Ik zou graag de heer Heutink van de PVV als eerste het woord willen geven voor zijn inbreng in de eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter, goedemiddag. Als we niet oppassen, dan draaien we straks onze binnenvaart de nek om. Het is geen leuke boodschap waarmee ik mijn inbreng ga aftrappen, maar het is wel de realiteit waarmee we te maken hebben. Er is namelijk een keiharde sanering gaande op onze binnenvaartvloot. Onze binnenvaartvloot moet namelijk volledig emissievrij worden voor 2050. Ook moeten zij voldoen aan onhaalbare technische eisen. Zo moet een verouderd binnenschip voldoen aan nieuwbouweisen. Deze schepen zijn in de regel 50 jaar oud en worden ook voor langere tijd gebruikt. We vragen dan ook aan de regering om haast te maken met de vrijstelling van de dwingende CCR-regelgeving. Het is volstrekt onhaalbaar om de binnenvaartvloot te laten voldoen aan deze eisen. Willen we onze binnenvaartvloot koesteren of willen we ze de nek omdraaien? Dat is de vraag van vandaag. Ook graag daarop een reactie van de minister. Want niet alleen de CCR-regels hangen als een blok aan het been van de schippers. Nee, ook volstrekt belachelijke klimaateisen uit Brussel gaan zorgen dat het leven van veel schippers onbetaalbaar gaat worden. Stop ermee, zeg ik tegen de minister, via u, voorzitter. Laat onze schippers met rust!

Voorzitter. Dan ga ik over naar biobrandstoffen. Daar zijn we dus echt fel tegen. De minister is aan het kijken of er een praktijkproef kan worden uitgevoerd met FAME. FAME is funest voor een binnenvaartschip. Ik weet niet of de minister weleens purschuim heeft gebruikt, maar zo ziet een motor er binnen no time uit als deze loopt op FAME. We zadelen binnenvaartschepen dus op met ernstige problemen met de motor, en daarmee dus ook met de nodige veiligheidsrisico's. Ik vraag de minister om dus geen praktijkproef uit te voeren en te stoppen met het idee om biobrandstoffen te gaan gebruiken in onze binnenvaart.

Voorzitter. Van biobrandstoffen ga ik naar varend ontgassen. De minister wil het verbod op varend ontgassen per 1 juli 2024 laten ingaan. De PVV steunt dit verbod, maar de vraag is of alles en iedereen op tijd klaar is. We willen weten of er op 1 juli ook

voldoende ontgassingsinstallaties aanwezig zijn. Ook willen we weten of er een gedoogconstructie wordt opgetuigd zodra faciliteiten niet op tijd gereed zijn. Want als we dat niet doen, is de schipper straks het kind van de rekening.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Een deel van de zorgen die zijn geuit door de heer Heutink, onderschrijft Nieuw Sociaal Contract. Daar zal ik me zo dadelijk ook bij aansluiten in mijn eigen inbreng. Maar ik heb toch een vraag op het punt van de biobrandstoffen. De heer Heutink wijst op risico's voor de motor en dergelijke. Stel dat we die risico's goed kunnen ondervangen. Is de PVV echt principieel tegen het bijmengen van biobrandstoffen?

De heer **Heutink** (PVV):

De ervaring leert dat biobrandstoffen nog veel schadelijker zijn voor het milieu dan gewone, reguliere brandstoffen. We vinden het prima dat onze schippers normale brandstoffen gebruiken. Daar willen we aan vasthouden. Maar als het aan de PVV ligt, dan gaan we ze niet opzadelen met onnodige eisen op het gebied van biobrandstoffen, klimaatmaatregelen en noem maar op.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Als we het dan toch hebben over faciliteiten die niet op tijd gereed zijn, dan hebben we het natuurlijk ook over onze kunstwerken. Steeds vaker lezen we in de media dat het ene na het andere kunstwerk eruit ligt. We gaan dit natuurlijk veel vaker zien, omdat het ministerie ernstig achterloopt met de onderhoudsopgave van sluizen en bruggen. Sluizen en bruggen liggen er bijvoorbeeld weken uit omdat een camera vervangen moet worden. Hele sluiscomplexen functioneren niet meer vanwege deze slechte toestanden. Het bedienen op afstand zorgt voor vertragingen. En ga zo maar door. We vragen aan de regering, via u, voorzitter, wat de binnenvaartsector op korte termijn gaat merken van de investeringsimpuls die dit kabinet heeft gedaan bij de herprioritering van het MIRT. We vragen de minister ook of we nu dan eindelijk aan de gang gaan met onze vaarwegen. De binnenvaart is een essentiële schakel in onze economie en mag dus niet het kind van de rekening worden. Ik heb het net ook al gezegd.

Voorzitter. Dan wil ik nog een korte opmerking maken over de watertaxi naar Ameland. Wij vinden echt dat die terug moet komen. Die watertaxi is van levensbelang voor de bereikbaarheid van Ameland. De simpele vraag is: als we de watertaxi aanmerken als klein veerpont, kan de taxi dan weer varen? Graag een reactie.

Voorzitter. Tot slot wil ik het hebben over de inzet van de hulpdiensten bij de brand op de Fremantle Highway. Ambulances stonden voor een dicht hek, het vliegveld in Eelde was gesloten en helikopters wisten niet waar ze moesten tanken. Hoe kan dit gebeuren? Kan de minister iets zeggen over de wijze van communicatie tussen de hulpverleners? Gebruiken ze wel dezelfde systemen? Als een reddingsactie moet plaatsvinden, moeten helikopters, die nota bene uit Rotterdam moeten komen, eerst nog worden aangepast, en dat geldt niet alleen voor het materiaal, maar ook voor het personeel. Vindt de minister dat verantwoord? We hebben echt heel veel vragen hierover, maar de kernvraag is: zijn wij voldoende in staat om in de nacht reddingsoperaties op zee uit te

voeren? Graag een reactie van de minister hierop.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng, meneer Heutink van de PVV.

Een hartelijk welkom aan de heer Bamenga van D66. Wij hebben afgesproken in de eerste termijn uit te gaan van vier minuten spreektijd en een viertal interrupties.

Dan geef ik nu het woord aan de heer Pierik van BBB. Gaat uw gang.

De heer Pierik (BBB):

Dank u wel, voorzitter. De geopolitieke spanningen hebben ook gevolgen voor de maritieme wereld, zo ook voor de internationale zeevaart. Sinds de aanvallen van Houthis-terroristen op de Rode Zee worden Nederlandse handels- en productiebedrijven geconfronteerd met hoge toeslagen. Dit is iets waar individuele verladers nauwelijks iets aan kunnen doen. Rederijen kunnen de extra kosten doorberekenen, maar lang niet alle verladers hebben de macht om hierover te onderhandelen. Dat is niet alleen nadelig voor deze bedrijven: een onderzoek van Allianz vertelt ons dat structureel verhoogde vrachttarieven de inflatie kunnen laten stijgen met 0,7 procentpunt. Is de minister op de hoogte van deze problemen? Staat dit probleem ook op de Europese agenda? Zo ja, wanneer komt dat aan de orde?

In lijn met hetgeen mijn voorganger vertelde over de watertaxi het volgende. Er wordt nog te weinig gedaan om de problemen rond de bereikbaarheid van Ameland op te lossen. Er is nog nauwelijks gehoor gegeven aan de moties. Voor zover ik weet, is ook nog niet gesproken met rederijen. Verder zaten de rederijen en de gemeente niet aan tafel bij de overleggen met het ministerie over calamiteiten. De resultaten kwamen er pas naderhand. Keer op keer worden de rederijen er door het ministerie niet bij betrokken. Waarom niet? Ik roep de minister met klem op om de urgentie niet alleen in woorden, maar ook in daden in te kleuren. Een oplossing kan binnen enkele weken of enkele maanden gerealiseerd zijn. Zo kunnen we bijvoorbeeld specifieke schepen aanmerken als veerpont, zoals is aangegeven in artikel 1.01a lid 14 van het Binnenvaartpolitiereglement. Het is een oplossing die per direct uitgevoerd zou kunnen worden. Is de minister het daarmee eens?

Voorzitter. De binnenvaartsector verkeert in zwaar weer. Op deze sector komen veel duurzaamheidseisen af en het zal miljoenen kosten om daaraan te voldoen. Veel van de maatregelen die zijn opgenomen in de Actieagenda toekomst binnenvaart gaan over de vergroening van de vloot en zijn niet afgestemd met de sector. Wij signaleren dan ook weinig draagvlak. Ziet de minister dit ook? Kan hij hier kort op reflecteren? Kan de minister toezeggen dat hij op zeer korte termijn met de binnenvaartbrancheorganisaties om de tafel gaat zitten om te praten over de vergroeningsmaatregelen? In andere sectoren worden constructieve convenanten opgesteld met daarin realistische, haalbare en betaalbare maatregelen in combinatie met uitdagende doelen. Heeft de minister ook daarover nagedacht?

Voorts vraag ik de minister om ons meer duidelijkheid te geven over de samenhang tussen de Europese en de nationale wetgeving. De binnenvaart ziet namelijk veel

onsamenhangende maatregelen op zich afkomen. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat zowel de Europese als de nationale maatregelen zo goed mogelijk, zo eenduidig mogelijk en zo samenhangend mogelijk vertaald worden naar beleid waar de binnenvaartschippers daadwerkelijk wat aan hebben? Wat heeft de minister daarvoor nodig, zowel als het gaat om de Nederlandse inbreng als die in de EU? Heeft dit de volle aandacht en kan de minister een routekaart schetsen om slim en eenvoudig het Europese en het nationale beleid in elkaar te vlechten? Praten met de binnenvaart is één, maar vervolgens het beleid ontwikkelen voor de binnenvaart kan veel beter. De binnenvaart is een belangrijke sector in Nederland, die niet het ondergeschoven kindje mag worden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel voor uw inbreng namens de BBB, meneer Pierik. We gaan door naar de inbreng van de heer Flach van de SGP. Gaat uw gang.

De heer Flach (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Met genoegen vervang ik mijn collega Stoffer en spreek ik mede namens het CDA.

In mijn periode als wethouder in Hendrik-Ido-Ambacht, en destijds ook als vicevoorzitter van de maritieme topregio Drechtsteden, ben ik verknocht geraakt aan de oer-Hollandse maritieme sector. Die is cruciaal in onze maakindustrie en van nationaal strategisch belang, met binnenvaart, zeevaart, visserij en waterbouw enerzijds en de maritieme maakindustrie anderzijds. Dit cluster heeft een proactieve en toekomstgerichte overheid nodig. Ik hoop en verwacht dat ook de nieuwe maritieme gezant hier een belangrijke bijdrage aan gaat leveren.

De NOVEX-agenda voor de Rotterdamse haven levert belangrijke input voor het Nationaal Programma Ruimte voor Economie en de Nota Ruimte. Hierin ligt sterk de nadruk op fysieke ruimte voor de overslag van grondstoffenstromen. Vanuit Rotterdams perspectief is dat begrijpelijk, maar ik zie dat bijvoorbeeld in de Drechtsteden juist ruimte nodig is voor werven die de duurzame renovatie van onze schepen ter hand nemen, de werf van de toekomst uit de sectoragenda. Gaat de minister deze strategische belangen voldoende borgen in NOVEX?

Hoe meer schepen onder de Nederlandse vlag, hoe beter. De Kamer wil daarom een zelfstandige maritieme autoriteit. Welk tijdpad heeft de minister daarbij voor ogen?

Een jaar geleden heeft de Kamer verzocht de inzet van offshorewerkschepen geheel mee te nemen onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart. Gaat de minister ervoor zorgen dat dat dit jaar geregeld wordt?

De binnenvaart. De minister heeft een jaar geleden een toekomstvisie binnenvaart gepresenteerd. Pas recent is overlegd met de sector over een uitvoeringsagenda. Hoe kan dat? Binnenvaartorganisaties geven aan dat er aan de vergroeningsmaatregelen geen touw vast te knopen is, dat ze nauwelijks betrokken zijn bij onderzoeken en dat ze nauwelijks worden geïnformeerd over de uitkomst. Daar schrok ik echt van. Hoe ziet de minister dit? Gaat de minister zorgen voor constructieve samenwerking met

binnenvaartorganisaties, niet alleen via de binnenvaarttafel, maar ook rechtstreeks?

De Kamer heeft eerder gevraagd om landelijke afspraken over ligplaatsen. Daar is nog weinig van te zien. Welke actie gaat de minister daarop ondernemen?

Het bureau dat de meeste binnenvaartkeuringen deed, is geschorst. Experts zeggen de samenwerking op en andere keuringsinstanties kunnen dat niet opvangen. Komt er voldoende uitstel, zodat schepen niet gedwongen uit de vaart worden gehaald?

Het kabinet wil de binnenvaart onder het CO₂-emissiehandelssysteem brengen. Ze kijkt naar een verplicht emissielabel. Maar wat gaat er gebeuren bij de bijmengverplichting voor biobrandstoffen en de accijnsvrijstelling voor scheepsdiesel? Gaat de minister onevenredige stapeling van maatregelen voorkomen? Zorg voor goed handelingsperspectief. Laat schippers zich niet klem varen!

Het huidige emissielabel beperkt zich tot de emissieprestatie van de motor. Daar kunnen schippers en verladers nog niet zo veel mee. Het gaat immers om de emissies per tonkilometer. Gaat de minister de afspraken hierover nakomen?

Vanuit het Klimaatfonds is ruim 70 miljoen beschikbaar voor emissievrije binnenvaart. De initiatiefnemers voor varen op waterstof staan klaar voor opschaling van het project. Kunnen ze snel rekenen op startbudget om zo ook Europese financiering binnen te slepen?

Tot slot, voorzitter, het vlootvervangingsprogramma. De SGP wil versnelling van dit programma met inzet op duurzame innovatie en betrokkenheid van onze maakindustrie. Het is mooi dat de minister aangeeft met welke projecten hij het eerst aan de slag gaat. Ik zou wel graag meer inzicht willen hebben in de beschikbare budgetten enerzijds en de benodigde budgetten anderzijds. Dit helpt de formerende partijen — "formerende partijen" staat in mijn tekst, maar ik weet niet of dit nog geldt — om goede keuzes te maken en geeft de sector meer houvast. Ik lees dat er nagenoeg geen capaciteit beschikbaar is voor vlootvervangings. Waar doelt de minister precies op? De maritieme maakindustrie ziet voldoende maakcapaciteit. Als het probleem bij de Rijksrederij zit, is mijn advies om de kennis en kunde bij de maritieme bedrijven veel meer te benutten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Flach. Complimenten voor het timemanagement! 3 minuut 58 is echt heel netjes getimed. Als we dat vandaag volhouden, gaan we een mooi debat binnen de tijdlijnen hebben.

We gaan door met de heer Olger van Dijk van de fractie van Nieuw Sociaal Contract. Gaat uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Ik ga mijn best doen. Ik spreek vandaag ook namens mijn collega Grinwis van de ChristenUnie.

Ik wil starten met de veiligheid, voor Nieuw Sociaal Contract een belangrijk thema. De

stijging in het aantal scheepsongevallen en het aantal dodelijke slachtoffers is zorgwekkend. In 2022 waren er 117 ernstige ongevallen in de beroepsvaart, ten opzichte van 78 in 2021. In de recreatievaart waren het er 80 in 2022, ten opzichte van 75 het jaar ervoor. In totaal vielen 21 doden. Wat zijn de oorzaken van het stijgende aantal eenzijdige ongevallen? Wordt er harder gevaren? Zijn eerder alcohol of drugs in het spel? Kan eventueel de registratie van pleziervaartuigen bijdragen aan de handhaving van verkeersregels? Hoe zit het met het moderniseren van de eisen voor het vaarbewijs? Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. De afgelopen jaren hebben twee ernstige ongevallen plaatsgevonden ten noorden van de Wadden. Bij de MSC Zoe is gebruikgemaakt van de zuidelijke vaarroute. In internationaal verband is daarna gewerkt aan concrete aanbevelingen hoe de Kustwacht bij een bepaalde golfslag kan waarschuwen om niet de zuidelijke route te kiezen. In de eerste jaarlijkse voortgangsrapportage lezen we dat in de meeste gevallen waarschuwingen goed worden opgevolgd. Kan de minister expliciet aangeven in hoeveel gevallen dat niet is gedaan, ook afgezet tegen het totaal? Was er altijd een goede reden voor het niet opvolgen? Ook Duitsland heeft onderzoek gedaan. Wat zijn daar de percentages van opvolging? Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Dan ook mijn favoriete dossier: het varend ontgassen. Er is breed draagvlak voor een verbod. Dat is nu per 1 juli voorzien. Mijn fractie steunt dat in principe. Toch horen wij signalen vanuit de varende sector of het uitgesteld kan worden, omdat vergunningen voor ontgassingsinstallaties nog aangevraagd moeten worden. Herkent de minister dit en kan hij aangeven of er momenteel voldoende locaties in beeld zijn en voldoende installaties daadwerkelijk vergund zijn op 1 juli?

Voorzitter. Collega's noemden het al: de binnenvaart is ook voor NSC een cruciale sector. We willen het goederenvervoer via de binnenvaart blijven versterken. Steun voor de Actieagenda toekomst binnenvaart, al moet dus nog veel worden uitgewerkt. Heel veel gaat over verduurzaming. De rol die de binnenvaart kan blijven spelen in het goederenvervoer wordt alleen genoemd als strategisch vraagstuk. Ziet de minister ook ruimte om de binnenvaart verder te laten groeien de komende jaren? De Binnenvaarttafel speelt bij dit alles een belangrijke rol. Inmiddels heeft, als het goed is, de eerste bijeenkomst plaatsgevonden. Kan de minister een korte terugkoppeling daarvan geven?

De heer **Heutink** (PVV):

Mijn interruptie gaat over het varend ontgassen. Sorry dat ik dat punt weer even terughaal. Ik hoorde meneer Olger van Dijk net aan de minister vragen of hij het verbod wil uitstellen, omdat er zorgen leven ten aanzien van de hoeveelheid ontgassingsinstallaties. Die zorgen deelt onze fractie, maar in geval van uitstel hebben we dat verbod natuurlijk nog niet. Is een gedoogconstructie zoals wij die vragen aan de minister geen betere optie dan uitstel van het verbod?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor de vraag van de heer Heutink. Ter verheldering: mijn fractie is in principe niet voor uitstel. Wij zitten juist op de lijn dat er voldoende installaties vergund moeten zijn. Daar zit onze zorg. Wij willen graag in een reactie van de minister horen of er nu zicht op is dat 1 juli voldoende van die installaties vergund zullen zijn.

De **voorzitter**:

Dat noopt tot een vervolgvraag. Gaat uw gang, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Dan moet NSC het ook met ons eens zijn dat op het moment dat er niet voldoende vergassingsinstallaties zijn, de rekening niet bij de schippers mag komen te liggen. Die kunnen er dan immers niets aan doen dat ze niet kunnen ontgassen. U weet immers ook, zeg ik tegen de heer Olger van Dijk, dat er gewoon ontgast moet worden.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dat laatste is een ding wat zeker is, maar de vraag is natuurlijk waar. Bij voorkeur geschiedt dat niet varend. Wij krijgen wisselende signalen als NSC. De provincies hebben hier een belangrijke rol in en zeggen dat het goed gaat komen. Er wordt hier natuurlijk al jaren over gesproken. Op een gegeven moment moet je eraan beginnen, maar dan moeten er natuurlijk wel voldoende van die installaties zijn. Wij krijgen signalen dat het nog lastig is met die vergunningen. Ik ben heel benieuwd hoe de minister daarop kan antwoorden zo dadelijk. Als dat goed geregeld is, moet dat verbod 1 juli gewoon in kunnen gaan.

De **voorzitter**:

Dat is nog niet naar tevredenheid, zie ik, want de heer Heutink heeft nog een interruptie voor u.

De heer **Heutink** (PVV):

De vraag die ik aan NSC had, was of NSC ervoor gaat zorgen dat onze schippers straks niet het kind van de rekening worden als er niet genoeg ontgassingsinstallaties zijn. Dat is de concrete vraag waar ik een antwoord op wil hebben.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ga ervan uit dat deze minister er alles aan gaat doen dat die installaties er wel zijn. Voor de helderheid: ook die schippers hebben baat bij het tegengaan van het varend ontgassen. Daar is het mij ook om te doen, om de leefomgeving en de gezondheid van mensen. Dat begint met die schippers en uiteindelijk zijn zij hierbij ook gebaat.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de heer Heutink. Is dit zo afdoende?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik bewaar mijn interruptie nog even voor verderop.

De **voorzitter**:

U bewaart uw interruptie. Ik zag u in mijn ooghoeken een beetje knikken, zo van: dat is geen antwoord op mijn vraag. En ik ben er natuurlijk ook om te beoordelen of vragen beantwoord worden. Maar dan gaan we door. Meneer Olger van Dijk, gaat uw gang.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Er is al aandacht gevraagd voor de regelgeving betreffende de oude binnenvaartvloot, de relatief kleine schepen van voor '76. Door regelgeving van de CCR dreigt op termijn een aanzienlijk deel van deze schepen te verdwijnen. Dat kan niet de bedoeling zijn, want juist deze kleine schepen kunnen we met de toekomstige lage waterstanden nog

weleens heel hard nodig hebben. Vorige week is er een motie van collega Vedder aangenomen. Wij zijn heel benieuwd hoe de minister deze motie wil gaan uitvoeren.

Dan nog een andere vraag over de CCR. Nederland is nu — per 1 januari, als ik het goed heb begrepen — voorzitter van de CCR. Wat zijn de verdere prioriteiten van het Nederlands voorzitterschap?

Voorzitter, tot slot. Het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) is inderdaad voor een halfjaar geschorst door de Raad van Accreditatie. Andere keuringsbureaus hebben onvoldoende capaciteit om dit op te pakken. In het ergste scenario kan dit ertoe leiden dat een aantal schepen uit de vaart moet worden genomen. Het kan toch niet zo zijn dat deze schippers de dupe worden van het falen van de NBKB? In de recente Kamerbrief staat dat 117 certificaten zonder aanvullende inspecties met zes maanden zijn verlengd. ILT houdt er rekening dat NBKB zijn accreditatie níét terugkrijgt. Kan de minister dit risico verduidelijken? Maar vooral: hoe gaat de minister deze ondernemers helpen? Hoe staat het ook met het tijdelijk zelfkeurders inhuren door ILT?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng, meneer Olger van Dijk. Dan schakelen we door naar de inbreng van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik ben nu al nieuwsgierig naar de interruptie van de PVV, die ik al verdiend heb voordat ik wat gezegd heb. We gaan zien wat het wordt.

Voorzitter. Ik begin met het klimaat. De scheepvaart is zo'n beetje de laatste sector waarvoor er doelen zijn vastgesteld. Dat werd gewoon ook tijd. Ik ben daarom best wel te spreken over die doelen. Waar ik mij zorgen over maak, zijn vooral de middelen en het punt dat er nog steeds geen uitzicht is op welke techniek en welke energiedragers onze maritieme toekomst zijn. Ook is er nog geen echt begin gemaakt met het opzetten van de enorme energie-infrastructuur die een en ander mogelijk moet maken. We hebben nu doelen voor het bijmengen van biobrandstoffen, maar dat is voor de transitiefase. We gaan beprijzen om dat alternatief een marktkans te geven, maar het echte alternatief is er eigenlijk nog niet. "Schipper, waar gaat de reis naartoe?", zou ik dus bijna tegen de minister zeggen. Ik zie ook heel weinig initiatieven om de scheepvaart zelf zuiniger of als modaliteit efficiënter te maken. Laten we dat volledig over aan ETS?

Mijn vrees is dat we over 30 jaar dezelfde scheepvaart hebben als nu, maar dan op afgewerkte palmolie. Dat lijkt mij niet de bedoeling. De helft van de mondiale scheepvaart vervoert fossiele brandstoffen. Dat valt straks allemaal weg. Ik heb dus eigenlijk behoefte aan een bredere kijk naar het systeem. Wat is er straks aan scheepvaart nodig, welke technieken zijn het meest kansrijk en hoe komen we daar? Graag een reactie van de minister.

Dit vraagstuk raakt trouwens ook aan de ruimteverdeling in de havens. Groeien, groeien, groeien, maar duurzame brandstof is echt alleen duurzaam als die ten koste gaat van fossiel. Ik zie graag in het ruimtelijk beleid terug dat we dit aandeel duurzaam laten

groeien ten koste van hectares voor de fossiele sector. Kunnen we dat afspreken, minister?

De **voorzitter**:

Dank, meneer De Hoop. U heeft zelf al een natuurlijk moment geboden voor de interruptie van de heer Heutink van de PVV, die ongeveer een minuut geleden al aangekondigd was.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Al eerder, voorzitter. Ruim daarvoor.

De **voorzitter**:

Aangegeven aan de voorzitter, bedoelde ik, meneer De Hoop. Gaat uw gang, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Wij komen onze afspraken na, dus als ik de heer De Hoop een interruptie beloof, kan hij die krijgen. Het is direct ook wel een heel belangrijke. De heer De Hoop gaf net aan dat hij zich afvraagt waar de scheepvaart naartoe gaat, maar als ik de bijdrage van de heer De Hoop zo beluister, is dat rechtstreeks richting de afgrond. Want wat gebeurt er als we de zin van de heer De Hoop gaan doorvoeren? Dan wordt de scheepvaart onbetaalbaar. De heer De Hoop begon zijn bijdrage met het klimaat. Hoe denkt de heer De Hoop dat de schippers al die maatregelen voor een duurzaam klimaat van de PvdA moeten gaan betalen? Dat kan toch niet? Dat kunnen die schippers toch niet opbrengen, zeg ik tegen de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Het zijn niet maatregelen die ik bedacht heb, dat hebben we met z'n allen gedaan in de Kamer, en ik weet dat de PVV ertegen is. Maar los daarvan denk ik dat er duidelijkheid moet zijn. Duidelijkheid is bijvoorbeeld dat ook in 2050 de scheepvaart gewoon energieneutraal moet zijn. Het is dan de vraag hoe je daarnaartoe werkt. Ik ben het op sommige vlakken best wel eens met de PVV dat je de scheepvaart daarbij moet helpen met installaties en al dat soort zaken. Maar ik wil wel vasthouden aan de doelen. Ik denk dat daar het grote verschil zit tussen de PVV en GroenLinks-Partij van de Arbeid. De doelen staan vast, maar hoe werk je daarnaartoe? En ik zie dat biobrandstof en dat soort zaken voor de tussenfase is, maar ik denk dat we de scheepvaart moeten helpen om uiteindelijk in 2050 bij dat energieneutrale doel te komen. Heb ik daar zorgen over? Zeker, en daar gaat mijn vraag aan de minister over.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Het varend ontgassen. Dat dossier is echt een voorbeeld van hoe verschillende overheden bij wetgeving in internationale verdragen elkaar best wel tegenwerken en zo onnodig voor jarenlange stilstand zorgen. Ik hoop dat hier een keer een stevige evaluatie op komt, want wat we nu hebben bereikt per 1 juli had vele jaren eerder bereikt moeten zijn. Maar goed, ik ben wel blij dat we dit nu hebben, en ik hoop echt dat de chemiesector, de verladers en de reders er echt van doordrongen zijn dat 1 juli hard is en dat juist die duidelijkheid ook in het belang is van de sector. Dus ik vraag

de minister ook of hij het met mij eens is dat er echt niet een mogelijkheid voor uitstel moet zijn. Dan rest de vraag of alle ontgassingsinstallaties op tijd klaar zijn. Daar lees ik, helaas, eigenlijk niets over. Graag nog een reactie hierop.

Dan de watertaxi, de ongelukken en daarmee eigenlijk ook de bereikbaarheid van de eilanden. Ik wil de minister allereerst danken voor de uitgebreide reactie op mijn motie rond de watertaxi, die ik samen met de BBB heb ingediend, en het verdere onderzoek naar de ongelukken. Veiligheid moet vooropstaan; dat is ook het uitgangspunt van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Dat is veilig varen, maar ook een snelle verbinding naar de vaste wal als een noodsituatie daarom vraagt. Ik ben blij dat we nu nader definiëren wat de uitzonderingsgronden zijn en dat we hier afspraken over maken. Maar als een snelle watertaxi hiermee ook een semiofficiële ambulancetaak krijgt, wat staat er dan tegenover, ook vanuit de overheid, om dat mogelijk te maken, bijvoorbeeld wat de opleiding van de bemanningen betreft?

Dan nog over de rampen die we de afgelopen jaren hebben gezien. Ik denk dan aan de MSC Zoe. Ik heb de Vierde voortgangsbrief van de minister daarover gelezen. Ik vraag de minister: zijn die zes aanbevelingen die daarin staan voldoende? De afgelopen weken zagen we een bericht van Omrop Fryslân dat er nog steeds 800.000 kilo troep in de Waddenzee ligt, dus nog een kwart van wat er verloren is gegaan. En ik denk dat we er alles aan moeten doen om te voorkomen dat dat nog een keer gebeurt. We hebben de afgelopen jaren toch ook weer voor een deel containerrampen gezien, zoals met de Marcos V. Dus wat is daar nog extra voor nodig, en moeten we toch niet kijken naar die interventiebevoegdheid voor de Kustwacht? Dat vraag ik weer aan de minister. Dat heb ik eerder ook aan zijn voorganger gevraagd.

Ten slotte een laatste vraag over de biobrandstoffen. Fijn dat we nu stappen zetten, vooruitgang boeken. Ik ben wel benieuwd of we zicht hebben op waar de rommel blijft die tot nu toe via de bijmenging aan brandstoffen verdwenen is. Waar gaat die dan naartoe? Is dat een beetje in beeld, is mijn vraag aan de minister.

De voorzitter:

Ik dank u wel voor uw inbreng namens GroenLinks-Partij van de Arbeid, meneer De Hoop.

Ik wil graag het woord geven aan de heer Bamenga van D66. Ga uw gang.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. We hebben goede stappen gezet in 2023. Er is bijvoorbeeld een akkoord bereikt op de meeste "Fit for 55"-onderdelen voor de zeevaart. Op mondiaal niveau spraken we af dat de broeikasuitstoot van de zeevaart in 2050 netto nul moet zijn. De minister heeft in Europa bepleit om alle schepen vanaf 400 ton onder het Europese ETS te laten vallen, naar aanleiding van een motie van mijn voorgangers De Groot en Boucke hierover. Twee korte vragen hierover. Hoe zet de minister zich nu verder ervoor in om deze verlaging te realiseren? Welke andere lidstaten vindt hij hierbij aan zijn zijde, en welke niet?

Voorzitter. Dan over het inzetten van de hoognodige verduurzamingssubsidies. Op dit moment kunnen alle Nederlandse bedrijven in de zeevaart gebruikmaken van die subsidies, maar sommige van deze bedrijven varen niet onder de Nederlandse vlag.

Klopt het dat onder andere Noorwegen al de eis stelt dat Noorse schepen onder Noorse vlag moeten varen om in aanmerking te komen voor subsidies? Wat kunnen we daarvan leren? Is de minister het eens met D66 dat de inzet van subsidies primair terecht moet komen bij bedrijven die onder Nederlandse vlag varen, nu en in de toekomst? Op een vraag van mijn voorganger afgelopen mei werd aangegeven dat er onderzoek wordt gedaan naar de gewenste vorm van subsidieverlening, waarbij een koppeling aan de Nederlandse vlag ook werd gezien. Hoe staat het met dit onderzoek? Op welke termijn kunnen we hierop verdere stappen van de minister verwachten? Kan de minister ook toezeggen om vanaf 2025 de verduurzamingssubsidies primair open te stellen voor Nederlandse bedrijven die onder de Nederlandse vlag varen?

Voorzitter. Het tweede onderwerp dat ik wil aankaarten is de MSC Zoe, en dan niet de aanbevelingen en hoe de minister hier uitvoering aan geeft, maar het feit dat er nog 800.000 kilo troep op de bodem van onze beschermde Waddenzee ligt. Die gaat Rijkswaterstaat of de verantwoordelijke rederij niet meer opruimen, want de minister heeft die bestempeld als "zwerfafval". De CO₂-uitstoot van de opruimactie zou namelijk vervuilender zijn dan de vuilnisbelt op de bodem van de zee. Het kan toch niet zo zijn dat al die zoi niet wordt opgeruimd omdat de maritieme sector nog steeds zo ongelofelijk vervuilend is? Er staat een milieuramp te gebeuren, want die 800.000 kilo plastic en ander materiaal gaat nooit meer weg. Het splitst zich op in kleine deeltjes, microplastics, en verspreidt zich overal in het gebied en verder, met mogelijk grote gevolgen voor het Waddengebied, voor de biodiversiteit en uiteindelijk voor onze voedselketen. Ik roep de minister ertoe op om dit resterende afval alsnog te bergen en daarbij mitigerende maatregelen te nemen voor de uitstoot. Kan hij dit toezeggen? Ik overweeg op dit punt een motie. Hoe langer we wachten, hoe meer afval er verspreid wordt.

De voorzitter:

Meneer Bamenga, u heeft een interruptie van de heer Flach van de SGP.

De heer Flach (SGP):

De heer Bamenga heeft het over het schip dat op de bodem van de Waddenzee ligt en koppelt daar de zin aan: "Het kan toch niet zo zijn dat het niet wordt opgeruimd omdat dé maritieme sector zo ontzettend vervuilend is?" Is de heer Bamenga op de hoogte van wat er in die sector nu allemaal al gedaan wordt aan verduurzaming en hoeveel lastiger en complexer dat is dan bij andere vormen van transport en vervoer?

De voorzitter:

Gaat uw gang, meneer Bamenga.

De heer Bamenga (D66):

Ja.

De voorzitter:

Het antwoord is "ja". Is dat afdoende of wilt u daar nog een vervolgininterruptie op plegen, meneer Flach?

De heer Flach (SGP):

Dit roept toch om een vervolgreactie?

De **voorzitter**:

Oké.

De heer **Flach** (SGP):

Als het antwoord "ja" is, zou ik de vraag willen stellen: bent u dan bereid om die zin te nuanceren en aan te geven dat de sector hard bezig is om te verduurzamen, maar dat ze door de complexiteit van de opgave nog niet zo ver zijn als ze zouden willen?

De heer **Bamenga** (D66):

Ik denk dat er nog veel meer kan gebeuren, dus ik sta daar misschien anders in dan u. Ik wil zeker erkennen dat het inderdaad geen makkelijke opgave is, maar ik vind wel dat er meer kan gebeuren.

De **voorzitter**:

Dan heeft u nog een interruptie van de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA. Gaat uw gang.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik had het natuurlijk ook al voor een deel over de MSC Zoe. Ik vind de vragen van de heer Bamenga goed. Ik kan mij herinneren dat er toen de belofte is gedaan door MSC om alles op te ruimen en alles te betalen. Is het geen idee, vraag ik aan de heer Bamenga, dat wij als Kamer de minister ertoe oproepen om MSC weer de verantwoordelijkheid te geven voor de troep die daar nog ligt? Dan kijken we dus niet alleen naar de minister, maar ook naar een onderneming als MSC, die hierin toch ook een verantwoordelijkheid heeft en hierover een belofte heeft gedaan. Moeten we die er niet ook toe oproepen om extra stappen te zetten voor het opruimen van de troep die er nog ligt?

De heer **Bamenga** (D66):

Als we het hebben over wie verantwoordelijk is en wie daar eventueel wat meer aan zou kunnen doen, vindt u mij zeker aan uw zijde om ervoor te zorgen dat die verantwoordelijkheid breed gevoeld wordt en dat er daadwerkelijk iets gedaan wordt om de troep die daar nog ligt, op te ruimen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer Bamenga. U heeft nog een minuut spreektijd.

De heer **Bamenga** (D66):

Voorzitter, ik rond af. Het is van groot belang dat we de zeevaart zo inrichten dat deze toekomstbestendig is, met oog voor het milieu en met grote stappen op klimaatbeleid. Laten we daarvoor nationaal en mondiaal de kansen blijven agenderen en pakken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng. Dan zou ik het voorzitterschap graag tijdelijk overdragen aan de heer Heutink, zodat ik namens de VVD-fractie een inbreng kan leveren vandaag.

Voorzitter: Heutink

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de heer Peter de Groot van de VVD-fractie.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De maritieme sector staat voor de VVD voor een sector die van grote meerwaarde is voor Nederland, voor de economie en voor de banen die ermee gemoeid zijn. Het is een sector waarin het hard werken is en waar al generaties lang in gewerkt wordt door hele families. Of ze nou werken in de haven, de zeevaart of de binnenvaart: iedereen die ik in de korte tijd dat ik met dit onderwerp bezig ben, gesproken heb, is er trots op. Er liggen grote kansen en opgaven voor deze sector. Denk bijvoorbeeld aan de maritieme maakindustrie, de transitie naar een schone industrie, de levering van duurzame brandstoffen of een plek voor circulaire economie. Er speelt heel veel.

Daarom heeft de VVD voor vandaag een drietal onderwerpen: de ruimtelijke puzzel rondom deze sector, de Rotterdamse doorvoer en het verminderen van schadelijke uitstoot. Het is van belang dat wij bij de plannen om de maritieme sector, de zeehavens en de genoemde transitie ruimte te geven, oog hebben voor het bredere plaatje en dat we goed kijken naar de diverse opgaven waar ons land voor staat, zoals woningbouw. Dat betekent dus dat we integraal moeten nagaan welke doelen we willen bereiken en welke ruimtelijke inrichting daarvoor nodig is, bijvoorbeeld bij de havens van Amsterdam en Rotterdam. Daarom zijn er natuurlijk ook ontwikkelperspectieven gemaakt met de NOVEX'en als uitgangspunt. Ik heb daarover een aantal vragen aan de minister.

Allereerst heb ik vragen over Amsterdam. Het Rijk heeft met de bouw van de Zeesluis IJmuiden flink geïnvesteerd in de toegangspoort. Amsterdam wil graag 70.000 woningen bouwen in het Amsterdamse havengebied. Daarvoor moeten bedrijven wijken. Dat kan heel goed gaan. Dat weet ik uit eigen ervaring, bijvoorbeeld met de ontwikkeling van Waterfront in mijn mooie woonplaats Harderwijk. Maar bij zo'n verplaatsing horen een aantal realitychecks. Is er voldoende perspectief en plek voor deze bedrijven — en dus banen — als we ze gaan uitplaatsen? Dat staat als stap één op de agenda. Want anders gaan bij deze verplaatsing bedrijven weg of gaan er uiteindelijk voor Amsterdam banen verloren. Als je niet uitkijkt, volgt er alleen maar juridisch gesteggel. Kan de minister dan ook toezeggen dat hij de regie op de ruimtelijke transitie in deze haven beetpakt?

Dat geldt eigenlijk ook voor Rotterdam. Is er in de NOVEX voldoende ruimtebeslag, ook in termen van geluid en geur, om de transitie te faciliteren? Vandaag ging het er al over dat er ruimte moet zijn om nieuwe energiebronnen zoals waterstof de ruimte te geven, terwijl bestaande faciliteiten voorlopig blijven draaien. Kan de minister een kleine analyse daarvan geven? Kan hij in dit debat ook aangeven waarom de overslag in Rotterdam dalende is? Moeten we ons daar zorgen over maken?

Voorzitter. Nog een tweetal kleine punten. Binnenhavens zijn ook belangrijk, bijvoorbeeld die in Zwolle-Kampen. Die spelen een steeds grotere rol bij transport over water. De weg zit vol, het spoor zit vol en de bevoorrading van het achterland en doorvoer zijn belangrijk. Specifiek voor deze haven is het uitbreiden van de sluis bij Kornwerderzand een project van belang. Hoe staat het eigenlijk met dit project? Graag een update.

Voorzitter. Als laatste wil ik het even hebben over scrubbers. Ik kan het niet laten als

techneut. Ik kijk even rond of dat tot reacties leidt. Scrubbers? Om de uitstoot te verminderen hebben reders namelijk geïnvesteerd in zogenaamde scrubbers. Dat zijn nabehandelingssystemen die zwavel uit uitlaatgassen wassen. Ze zouden ook kunnen overstappen op laagzwavelige brandstof, maar die scrubbers zijn er nu eenmaal en daarin is geïnvesteerd. Als de minister aan de slag gaat, bijvoorbeeld met het stellen van strengere kwaliteitseisen aan het water dat die scrubbers loslaten, wil hij dan in ieder geval niet aan die investeringen komen? Mijn oproep aan de minister is dus om technologie-neutrale eisen te stellen. Graag een reactie daarop.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Die is volgens mij duidelijk, want er zijn geen interrupties. Dan leg ik het voorzitterschap graag terug in uw bekwame handen.

Voorzitter: Peter de Groot

De voorzitter:

Dank voor het waarnemen. Ik kijk even naar de minister. Hoelang? Ik zou graag willen voorstellen om de eerste termijn van de Kamer hierbij af te sluiten en de vergadering te schorsen, opdat de minister zich kan voorbereiden op de beantwoording van de gestelde vragen. Ik stel voor dat we om 15.05 uur weer verdergaan.

De vergadering wordt van 14.42 uur tot 15.04 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het commissiedebat Maritiem. Complimenten aan de minister voor zijn stiptheid. De heer De Hoop zal er zo zijn, maar volgens mij kunnen wij beginnen met de beantwoording van de minister. Ik praat heel lang, terwijl de minister nog even wat papierwerk klaarmaakt. Als de minister er klaar voor is, geef ik hem graag het woord. Laten we afspreken dat we ook in deze termijn in principe vier interrupties doen. Als er tijd genoeg is, kunnen we altijd nog kijken, maar dat dwingt onszelf een beetje tot beknoptheid.

Gaat uw gang, minister.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de leden van de commissie voor hun inbreng in de eerste termijn. Er waren veel vragen, maar ze laten zich best wel overzichtelijk bij elkaar brengen. Ik heb dus iets van een rode draad geprobeerd aan te brengen. Dat betekent dat ik het eerst ga hebben over de zeevaart, inclusief bijbehorende verduurzamingsvragen. Daarna de binnenvaart. Dat heb ik ruim genomen, dus inclusief vaarwegen, de Wadden en bijbehorende verduurzamingsvraagstukken. Tot slot heb ik een blokje overige vragen. Daar zit ook nog een enkele algemene verduurzamingsvraag in. Dat loopt dus een beetje dwars door alle blokjes heen. Voor de rest is het overzichtelijk: zeevaart, binnenvaart, overig. Onder overig vallen ook de ruimtelijke vragen, voor zover die niet eerder beantwoord zijn.

Ik begin bij de zeevaart. Ik begin even bij de oproep die de heer Bamenga aan het einde van zijn inbreng deed om de zeevaart toekomstbestendig in te richten, zowel nationaal

als mondiaal. Dat is precies de rol die Nederland als groot maritiem land vervult, met name binnen de Internationale Maritieme Organisatie. Zoals u weet, is het daar vorig jaar gelukt om duurzaamheidsdoelen voor 2050 te definiëren voor de internationale zeescheepvaart. Je ziet dat er gelijk nadat die doelen zijn vastgesteld heel veel in beweging komt. Dat was bijvoorbeeld ook zichtbaar bij allerlei sessies die hierover gingen tijdens de klimaatconferentie in Dubai in december. Als Nederland, als groot maritiem land met grote zeehavens, zien wij het als onze rol om in al die discussies een leidende en constructieve rol te vervullen.

Tegelijkertijd is er meer aan de hand in de wereld. De vraag van de heer Pierik ging bijvoorbeeld over wat er in de Rode Zee speelt met de aanvallen door de Houthis-rebellen. IenW is een van de ministeries die direct betrokken is bij alles wat daar gebeurt. Dat is vanuit het belang van de Nederlandse rederijen, maar vooral vanuit het belang van het openhouden of zo snel mogelijk weer veilig open krijgen van deze hele belangrijke mondiale handelsroute. Het klopt dat er signalen zijn dat daardoor tarieven omhoog kunnen gaan. Wij zijn daarvan op de hoogte. Het staat ook bij diverse Europese overleggen op de agenda, onder andere in de raad voor buitenlandse handel. Dus ook collega Van Leeuwen in het kabinet volgt dat op de voet en is daarmee bezig. De economische effecten zelf zijn nog lastig te bepalen. Ze zullen per marktsegment verschillend zijn. Vooralsnog lijkt de impact van kostenstijgingen op bijvoorbeeld de containermarkt beperkt, maar uiteindelijk kan het natuurlijk wel zo zijn dat de markt de kosten van de verhoogde vrachttarieven doorberekend in de prijzen, vanwege al deze effecten op tarieven, handel et cetera. Dat is natuurlijk mede het geval omdat Nederland zich verantwoordelijk voelt voor het proberen zo snel mogelijk die route op een veilige manier open te krijgen.

Van veraf ga ik naar dichtbij, namelijk naar de vraag van de heer Heutink over reddingsoperaties naar aanleiding van de calamiteit met de Fremantle Highway, de brand afgelopen zomer. Ik heb daar eerder Kamervragen over gehad. Ik ben enigszins terughoudend om daar op dit moment op te reageren. Er lopen namelijk meerdere onderzoeken en evaluaties naar aanleiding van de ramp, waaronder door de Kustwacht en de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die moeten uiteindelijk conclusies mogelijk maken over onder meer het verloop van de hulpverlening. Ik wil op dit moment echt de ruimte laten aan de onderzoekers om op basis van alle informatie van alle betrokken partijen hier conclusies te trekken. Uiteraard zijn de betrokken partijen, waaronder de Kustwacht, aan het evalueren hoe zij lessen kunnen trekken uit de inzet rondom de Fremantle Highway. Zij gaan hier al actief mee aan de slag. We kijken daarbij ook naar de normen, bijvoorbeeld voor de Search and Rescue-helikopters en de hele dienstverlening daarachter, maar ook de brandbestrijding. Die zijn op zichzelf allemaal duidelijk vastgelegd. Uit de evaluatie moet blijken of dat hier ook allemaal goed is gegaan of niet. Dan volgen daaruit aanbevelingen die we dan vanzelfsprekend kunnen gaan opvolgen.

De heer Flach vroeg naar de offshorewerkschepen in de fiscale regelingen. Zoals opgenomen in de sectoragenda worden met het ministerie van Financiën de opties uitgewerkt voor hoe invulling gegeven kan worden aan de uitbreiding van het tonnageregime en de afdrachtvermindering naar offshore-schepen en wat de budgettaire gevolgen en uitvoeringsgevolgen daarvan zijn. Het was dus al opgenomen in de sectoragenda voor de maritieme maakindustrie. Conform de eerdere toezegging moeten die resultaten in het tweede kwartaal van dit jaar beschikbaar zijn. Dat onderzoek vindt

plaats onder leiding van de staatssecretaris Fiscaliteit.

De voorzitter:

Als ik even zou mogen, minister, zou ik de leden voor de orde van de vergadering willen voorstellen om de interrupties aan het einde van elk blokje te doen. Dan kijken we even rond en kunnen we de snelheid er mooi in houden. Vervolgt u uw beantwoording alstublieft.

Minister Harbers:

Ik blijf nog even in de buurt van de Waddenzee. Er is nog een heel aantal vragen naar aanleiding van het ongeluk met de MSC Zoe van een aantal jaar geleden. Ik begin bij de vraag van de heer De Hoop. Hij vroeg of de zes aanbevelingen voldoende zijn om dit soort incidenten in de toekomst te voorkomen of beter op te kunnen vangen. Dan moet ik even terug in de tijd. In november 2020 heeft u de kabinetsreactie op het OVV-rapport over de MSC Zoe al gekregen. Sindsdien is er al veel in gang gezet. Dat is ook gemeld in halfjaarlijkse voortgangsbrieven die naar de Kamer gestuurd zijn. Ik ben vooral blij dat het gelukt is om met Duitsland en Denemarken tot een gezamenlijke weg voorwaarts te komen voor de routeringsmaatregelen. Het besluit over actieve verkeersbegeleiding voor containerschepen boven de Wadden en de implementatie daarvan vind ik ook een belangrijke stap voorwaarts. Ik ga zo nog even verder in op hoe dat opgevolgd wordt, want daar werd ook naar gevraagd, maar je ziet in zijn algemeenheid dat de uniformering en harmonisatie van de waarschuwingen en adviezen aan containerschepen van enerzijds de Duitse autoriteiten en anderzijds de Nederlandse Kustwacht inmiddels echt een goed voorbeeld van internationale samenwerking op dit thema zijn.

De heer De Hoop vroeg ook of ik de interventiebevoegdheid ga benutten om grote containerschepen te verbieden de zuidelijke route te nemen. De interventiebevoegdheid kan ik alleen toepassen op een individueel schip dat een ernstige en onmiddellijke dreiging vormt voor het Waddengebied, maar het internationaal recht waarop de bijbehorende bepaling is gebaseerd, verbindt hier wel heel strenge voorwaarden aan. Dat moet dus steeds per situatie worden beoordeeld. Ik kan die bevoegdheid dus niet toepassen in generieke zin, dus meteen voor een hele categorie schepen en/of in bepaalde omstandigheden.

Hoe loopt het met de waarschuwingen? Het beeld van de Kustwacht is dat het advies dat ze geven over het algemeen goed wordt opgevolgd. Het afgelopen jaar heeft de Kustwacht aan in totaal 42 schepen geadviseerd om de noordelijke route te nemen. 24 schepen hebben het advies opgevolgd. 11 schepen hebben het advies om goed beargumenteerde redenen niet opgevolgd, bijvoorbeeld omdat ten tijde van de daadwerkelijke routekeuze de waarschuwing niet meer van kracht was doordat de weersomstandigheden inmiddels verbeterd waren. Uiteindelijk waren er 3 schepen die het advies niet hebben opgevolgd. De rederijen van die schepen krijgen vervolgens een brief waarin het belang van de waarschuwing wordt benadrukt en waarin om de reden voor het niet opvolgen wordt gevraagd. Dat traject wordt daarna ook weer verder opgevolgd.

Uit Duitsland zijn bij ons geen exacte percentages bekend. Wel hebben de Duitse autoriteiten bij ons aangegeven dat hun beeld overeenkomt met dat van ons, namelijk dat in algemene zin de waarschuwingen heel goed worden opgevolgd. Ik kan me dat

ook voorstellen, want het is voor rederijen natuurlijk ook in hun eigen belang om te zorgen dat ze geen onnodige risico's lopen.

Dan het afval van de MSC Zoe. Diverse fracties hebben daarnaar gevraagd. Ik meen dat het de heer Flach of de heer Bamenga was, of beiden. Het is niet zo dat de ladingrestanten van de MSC Zoe als zwerfafval zijn gecategoriseerd, maar we zien in de praktijk dat het zoeken naar en bergen van dit afval eigenlijk niet langer zinvol wordt geacht. Bij het beëindigen van de bergingsoperatie is afgewogen dat de verhouding tussen de milieulasten, waaronder de verstookte diesel van verdergaande zoek- en bergingsoperaties, en de verwachte opbrengst ongunstig zou zijn. Even in cijfers: na de ramp is in een gebied van circa 3.000 vierkante kilometer zo'n 2.400 ton van de lading geborgen; 800 ton is niet meer teruggevonden, maar de kans is aanwezig dat die 800 ton ook niet meer aangetroffen zal worden, omdat die lading inmiddels onder het zand ligt of zich tot buiten het Waddengebied heeft verspreid. Nog even los van het vraagstuk van de uitstoot van al die schepen die daar gaan zoeken, is het dus ook nog maar zeer de vraag of je die nog terugvindt. Daarnaast waarderen we natuurlijk wel de inzet bij projecten voor het opruimen van zeebodemafval. Vorig jaar heeft het Rijk financieel bijgedragen aan het CleanUpXL-project van de Waddenvereniging. We ondersteunen ook al jaren het project Fishing for Litter, waarbij zeebodemafval wordt verzameld dat tijdens het vissen in de netten terecht komt. En er zijn nog altijd gelden beschikbaar voor het opruimen van resterende goederen van de MSC Zoe die aanspoelen op de Nederlandse kust.

Ik ga door met de zeevaart. De heer Bamenga stelde een vraag over de schepen vanaf 400 ton, die onder het ETS zouden moeten vallen. Dat was inderdaad de inzet van Nederland bij de herziening van de ETS-richtlijn in het afgelopen jaar. Uiteindelijk kon dit in Europa niet op voldoende steun rekenen. We richten ons nu, ook naar aanleiding van de motie die in de vorige Kamerperiode is ingediend, op de eerstvolgende herziening van het ETS, die uiterlijk eind 2026 wordt afgerond. Concreet vraagt Nederland daarbij aandacht voor de marktverstoringen die door de huidige grens worden veroorzaakt en voor de mogelijkheid om al dit jaar afspraken te maken over een uitbreiding van de dataverzameling voor de ETS-emissieregistraties. We werken daarbij zo veel mogelijk samen met gelijkgestemde lidstaten, zoals Denemarken, Zweden, België, Duitsland, Frankrijk en Ierland.

Dan het vraagstuk van de subsidies en de vergelijking met Noorwegen. Dat is interessant. We zijn niet bekend met een eis van de Noorse overheid dat Noorse schepen onder de Noorse vlag moeten varen om in aanmerking te komen voor subsidies, maar we zullen dat nagaan. Ook gaan we na wat Nederland daar eventueel van kan leren.

De heer Bamenga vroeg verder nog waar die subsidies primair terecht moeten komen. Als het past bij het doel van de subsidie, kijkt IenW naar de mogelijkheden om de subsidie te richten op bedrijven die onder de Nederlandse vlag varen. Maar bij zo'n subsidie is het beoogde doel waarvoor die wordt ingezet uiteindelijk het uitgangspunt. We kijken daarbij naar de Nederlandse betrokkenheid en naar de meerwaarde voor Nederland. Want bij verduurzaming willen we het bredere Nederlandse maritieme cluster stimuleren en dat ten goede laten komen van de Nederlandse economie.

Op diezelfde vraag van de heer Bamenga kan ik ook nog melden dat in het Klimaatfonds

middelen zijn gereserveerd voor de verduurzaming van zeevaartschepen. Het onderzoek waar de heer Bamenga naar vroeg, heeft plaatsgevonden en was gericht op het met deze gelden uit het Klimaatfonds invullen van de stimuleringsmaatregel die lenW op zal stellen. Het onderzoek is met de Kamer gedeeld als bijlage bij de brief over het klimaatbeleid voor de zeevaart, die eind januari naar de Kamer is gegaan. Bij de voorjaarsbesluitvorming van dit jaar zal het kabinet een definitief besluit moeten nemen over de reservering uit het Klimaatfonds. Daarna kan lenW starten met de uitwerking van die regelingen. De inzet is om die regeling primair te richten op schepen onder de Nederlandse vlag, waarbij we kijken naar het doel van de regeling en naar wat mogelijk is binnen de Europese staatssteunkaders.

Tot slot op het punt zeevaart. De heer De Groot vroeg aandacht voor de scrubbers. Hij vroeg mij de maatregelen technologie-neutraal te houden. Dat ben ik met hem eens. Wij zijn ons ervan bewust dat er verschillende typen nabehandelingssystemen bestaan. Wij hebben daarbij geen uitgesproken voorkeur. Ik vind het ook een goed principe dat we het doel centraal stellen en de technologie vervolgens aan betrokkenen overlaten. Er loopt een verkenning van strengere internationale kwaliteitseisen voor het waswater via de IMO. Ik kan de Kamer daarover eind tweede kwartaal van dit jaar een terugkoppeling geven. Daarin zal ik ook deze toezegging aan de heer De Groot meenemen.

Voorzitter. Dat op het punt van de zeevaart.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw beantwoording. Zijn er vragen over het blokje zeevaart, vraag ik aan de leden. Als eerste geef ik het woord van de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Toch even over de reactie van de minister op de vragen over de Fremantle Highway. We begrijpen dat de minister zegt te willen wachten op het OVV-rapport, zodat hij een volledige reactie kan geven. Tegelijkertijd zien we dat er echt schokkende dingen staan in het interne evaluatierapport van die reddingsoperatie, dat al een flinke opmaat is tot het OVV-rapport. De minister kan toch niet zeggen "weet je, ik ga even wachten" terwijl de media vol staan met de problemen die er zijn gerezen? Dan kan de minister toch niet zeggen dat hij nog even wacht met het geven van een reactie? Hij kan toch in ieder geval een reactie geven op dat interne evaluatierapport?

Minister Harbers:

Ik vind het echt beter om de OVV even het werk te laten doen en te zorgen dat het van alle kanten belicht wordt en goed onderzocht wordt. Ondertussen is de Kustwacht bezig om de interne procedures te evalueren. Zodra we daar afrondingen inclusief aanbevelingen van hebben, zal ik die meteen terugkoppelen naar de Kamer.

De voorzitter:

Zijn er op dit onderwerp nog aanvullende interrupties? Of is er een nieuw onderwerp? Oké, geen aanvullende vragen. Dan de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract voor een interruptie.

De heer Olger van Dijk (NSC):

De minister heeft toegelicht hoe het zit met de keuze voor de zuidelijke vaarroute en het opvolgen van de waarschuwingen. Dank daarvoor. Ik heb een verificatievraag en een

aanvullende vraag. Ik hoorde de minister zeggen dat er 42 waarschuwingen zijn gegeven, waarvan er 24 zijn opgevolgd. Bij 11 was er een goede reden om dat niet te doen en bij 3 niet. Ik kom dan op een ander totaal uit, dus graag nog een reactie daarop. Dit maakt natuurlijk wel uit voor de vraag of je naar andere maatregelen gaat kijken en dwingendere maatregelen zou willen onderzoeken.

Op zich is het mooi om te horen dat de brief wordt gestuurd naar de mensen die niet opvolgen. Krijgen we daar nog reactie op terug? Wordt er actief in een gesprek gezocht naar de reden van het niet opvolgen, zou mijn vraag aan de minister nog zijn. Dank.

Minister **Harbers**:

Op dat laatste: wij zoeken daar actief contact mee. Ik herinner me een geval waar dat vorig jaar of het jaar daarvoor aan de hand was. Ik heb de precieze details daarvan niet bij de hand, maar ik kan die later aan de Kamer doen toekomen of verwijzen naar waar die staan.

Wat de eerste vraag betreft heeft de heer Van Dijk gelijk; bij het voorlezen van het antwoord had ik al door dat er een paar misten; ik kom hier dus in tweede termijn op terug.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik ga eerst door op dit punt. Daarna heb ik nog een andere vraag. Ik vind de vraag over de vaarroute heel terecht. Ondanks dat er adviezen worden gegeven, zie je dat er te vaak van wordt afgeweken, dat het economische belang zwaarder wordt gewogen dan het natuurbelang. Mijn fractie vraagt al vier jaar lang niet om een interventiebevoegdheid voor de minister — daar gaf de minister antwoord op — nee, wij vragen om zo'n bevoegdheid voor de Kustwacht, die daar neutraal het belang voor de regio heel goed in de gaten heeft en die ook die waarschuwingen afgeeft. Ik vind dat die moet ingrijpen als die dat gevaar ziet. Ik stel dus de vraag aan de minister of hij nog een keer in kaart kan brengen of er niet een mogelijkheid is om de interventiebevoegdheid bij de Kustwacht te krijgen. Er is eerder ook een motie over ingediend. Die is toen met 74 of 75 stemmen verworpen, maar er is al vaker door de Kamer gevraagd of de minister hiernaar wil kijken en of hij nog een keer die mogelijkheden in kaart wil brengen.

Minister **Harbers**:

Maar ik ben ook gebonden aan wat internationaal in IMO-verband is afgesproken. Daarbij hebben we samen met buurlanden de routing ten noorden van de Waddeneilanden op de agenda gezet. Maar dat loopt langer. Op dit moment loopt nog de implementatie van het verkeersbegeleidingstelsel. Daarin kunnen we ook die volgende stap zetten waardoor we daar ook nog versterkt kunnen optreden.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik snap het proces dat de minister schetst, maar die ramp was vier jaar geleden en nog steeds zien we dat zó vaak wordt afgeweken van die adviezen. Ik heb daar grote moeite mee. Ik wil daar ook de koppeling zoeken naar de MSC Zoe. De minister gaf aan dat het niet als zwerfafval wordt gezien. Ik wil daar niet een semantische discussie over voeren, maar feit is wel dat er nog 800.000 kilo niet gevonden is. De Kamer heeft eerder twee keer een motie aangenomen die zegt dat nu en in de toekomst de schade verhaald moet worden op MSC. Is de minister bereid om weer in gesprek te gaan met MSC om te kijken of zij toch een grotere verantwoordelijkheid kunnen nemen in het opruimen van de

rommel die daar ligt?

Minister **Harbers**:

Sta mij toe dat ik in tweede termijn even terugkom op wat daar wel of niet resterende mogelijkheden zijn, want er zijn in het verleden ook al schadevergoedingen betaald. Ik kom daar in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

Uw derde interruptie, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik help de minister even door te zeggen welke moties dat zijn. Het zijn de motie-Kröger van 17 december 2019 en de motie-Gijs van Dijk van 11 december 2019. Misschien helpt dat voor de beantwoording in tweede termijn.

Minister **Harbers**:

Zijn dat verworpen moties?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Nee, ze zijn beide aangenomen door de Kamer. Ik zal niet de flauwe opmerking maken dat ik me afvraag of ze goed genoeg zijn uitgevoerd. Dat laat ik aan de minister in tweede termijn.

De **voorzitter**:

Dank voor uw toevoeging. Dan kijk ik naar de heer Bamenga van D66 voor een interruptie.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik sluit mij aan bij de vragen die zijn gesteld door meneer De Hoop over MSC Zoe. Ik zou ook graag willen weten wat de relatie is. Ik begrijp dat er vorig jaar een hele hijskraan uit de Waddenzee is opgepikt. Ik zou graag weten hoe dat in verhouding staat tot de uitspraken van de minister dat er zo veel afval is, maar dat dat niet meer te zien is. Volgens mij ligt daar echt nog wel een opgave. Maar goed, dat kan in tweede termijn of dat kan zo direct. Dat hoor ik zo direct. Een andere vraag die ik heb, gaat over het Noorse voorbeeld dat net genoemd is als het gaat om de eisen voor de vlaggen. De minister heeft aangegeven dat hij dat verder gaat onderzoeken. Ik wil graag weten wanneer we daar meer over horen en zeker wanneer wij als Kamer meer informatie krijgen over best practices.

De **voorzitter**:

Zeer efficiënt, twee interrupties in één.

Minister **Harbers**:

Dat laatste kan ik u voor de zomer, uiterlijk eind tweede kwartaal, melden, want we zijn toch bezig met het uitwerken van verdere subsidieregelingen en daar kan dat Noorse voorbeeld gelijk in meegenomen worden. Bij het afval van de Zoe is het niet zo dat er nooit meer wat gevonden wordt, maar om gericht met een grote operatie op zoek te gaan naar de resterende 800 ton is weer van een heel andere orde. Daar moet je wel wat voor doen, omdat het inmiddels waarschijnlijk over een groter gebied verspreid is en een deel al dan niet geheel onder zand ligt. Er wordt nog steeds afval gevonden. Daar

zijn ook regelingen voor. Ik verwees daar al naar. Als vissers bijvoorbeeld afval vinden, kunnen we dat vergoeden.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk nog één keer. Ik zie geen verdere interrupties. Dan nodig u uit om naar het tweede blokje van uw beantwoording te gaan, binnenvaart. De minister.

Minister Harbers:

Dank u wel. De binnenvaart houdt inderdaad heel veel vrachtwagens van de weg, zoals de heer Flach al aangaf. Daarom moet er een goede toekomst voor de binnenvaart zijn. Diverse fracties stelden aan de orde hoe we dat dan gaan doen, samen met de binnenvaartsector. Het idee was ook een beetje: goh, doen we dat wel voldoende mét de binnenvaartsector in plaats van over hen? Het klopt dat de afgelopen maand de eerste officiële bijeenkomst was van de Binnenvaarttafel, maar die staat niet op zichzelf. Daaraan vooraf ging de binnenvaartvisie en aansluitend de Actieagenda toekomst binnenvaart, waar ook samen met de sector over gesproken is. Vanuit de gesprekken die toen gevoerd zijn, is eigenlijk dat idee opgekomen dat je de samenwerking moet vasthouden en dus niet alleen over, maar vooral ook met de betrokken sectoren moet spreken. Daar kwam het idee naar voren om, analoog aan wat we in een aantal andere sectoren hebben, een Binnenvaarttafel op te richten, overigens onder voorzitterschap van een onafhankelijke voorzitter om er daarmee voor te zorgen dat alle belangen genoeg en voldoende aan het woord komen. Dat was ook een uitdrukkelijke wens van de binnenvaartsector.

De eerste bijeenkomst heeft afgelopen maand plaatsgevonden. De heer Van Dijk vroeg naar de sfeer daar. Wat mij gemeld is, is dat die inderdaad in een goede en constructieve sfeer plaatsvond en dat men onder andere een inventarisatie heeft gedaan van de onderwerpen waar de deelnemers prioriteit aan willen geven. Daarbij zijn onder meer genoemd: toekomstvast vaarwegen en kleinschalige binnenvaart. De grote opgave van verduurzaming en hoe we daarmee om moeten gaan, is ook genoemd; dat is natuurlijk zo'n kernvraagstuk. Op basis daarvan wordt nu door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving, dat dit procesmatig begeleidt, een inhoudelijke agenda opgesteld voor de volgende overleggen.

De heer Pierik vroeg om een reactie op het feit dat hij toch signaleert dat maatregelen over de vergroening niet zouden zijn afgestemd met de sector. Maar goed, we hebben dat bij het opstellen van de genoemde actieagenda wel gedaan. Dit betekent natuurlijk niet dat iedereen bij iedere maatregel meteen staat te juichen, maar juist daarom wil ik graag dat we open lijnen hebben met de binnenvaartsector, opdat we kunnen kijken wat haalbaar is en in welk tempo maatregelen uitgerold kunnen worden. We proberen ook samen met de deelnemers aan die tafel tot de benodigde regie te komen.

De heer Pierik had het over de vergroeningsmaatregelen, maar ook de heer Van Dijk en anderen hadden het daarover. Natuurlijk is het zo dat de energietransitie álle sectoren voor grote opgaven stelt. Wij zien dat met name de binnenvaartsector het moeilijk heeft om op dat vlak de nodige stappen te zetten. Dat komt doordat de nieuwe, duurzame brandstoffen nog volop in ontwikkeling zijn. Voor welke routes leent het zich wel of niet om elektrisch te varen, en welke hebben toch meer aan waterstof of aan ammoniak? Nou, er zijn nog allerlei zaken in ontwikkeling. Maar vervolgens is het voor de ondernemers die actief zijn in de binnenvaartsector natuurlijk ook een

financieringsvraagstuk.

Daar heb ik de afgelopen twee jaar voortdurend aandacht voor gevraagd, ook op Europees niveau. Vorig jaar is daar de nieuwe binnenvaartrichtlijn NAIADES aangenomen. Ook daarbij is iedere keer mijn pleidooi dat we oog moeten hebben voor het op de een of andere manier begeleiden van de financieringsopgave die de binnenvaartsector daarbij heeft, ook als je praat over Fit for 55. We zetten daarbij in op zo veel mogelijk internationale coördinatie. Dit samen met de buurlanden doen, krijgt daarbij speciale aandacht, want dat is belangrijk voor een internationaal gelijk speelveld.

De nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is een voorbeeld van het soort nationale samenwerking dat we dan nodig hebben. Maar we begrijpen de zorgen en snappen ook dat over de samenhang van al die maatregelen echt nog wel veel vragen te beantwoorden zijn. In de brief die het ministerie eerder heeft aangekondigd over bijvoorbeeld de vervolgstappen op het gebied van het emissielabel zal daar ook nadrukkelijk aandacht voor zijn. We gaan daarover nu eerst in gesprek met de partijen in de sector, het liefst via de Binnenvaarttafel. Het streven is om uiterlijk begin van het derde kwartaal een brief in de Kamer te hebben liggen waarin ook meer wordt ingegaan op die samenhang en uitwerking.

De heer Heutink vroeg mij om te voorkomen dat de binnenvaart het slachtoffer wordt van technische CCR-eisen. Dat is ook vastgelegd in de motie-Vedder die onlangs in de Kamer is aangenomen. Die motie-Vedder hebben wij nu in uitvoering genomen. Wij zijn overigens al langer met de sector in gesprek om te kijken welke technische bepalingen kunnen worden opgenomen in een voorstel voor een algemene regeling voor met name kleine schepen op internationaal niveau. De bevindingen uit de proefprojecten met twee schepen, maar ook aanvragen voor een hardheidsclausule vanuit de sector zijn het type informatie dat we daarbij heel erg goed kunnen gebruiken, samen met een quickscan naar de invulling van het criterium "onevenredig hoge kosten". Dat brengen wij nu allemaal in kaart in een onderzoek en een quickscan. Zodra dat voorstel, met hulp van de informatie uit de sector, is opgesteld, zal het worden ingebracht in — een hele mond vol — het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart, kortweg het CESNI.

Dan ben ik bij een andere vraag van de heer Heutink, over de zorgen over FAME, een biodieselvariant. De zorgen die de heer Heutink hoort, horen wij ook. Vanzelfsprekend is bij het gebruik van brandstoffen de betrouwbaarheid heel belangrijk. Vanwege de zorgen die over FAME bestaan heeft IenW tot nu toe een paar onderzoeken laten uitvoeren. Daaruit blijkt het volgende. Mits de aanbevelingen van de fabrikanten van motoren worden opgevolgd, kunnen problemen bij het gebruik van diverse soorten biobrandstoffen worden voorkomen. Tegelijkertijd dringen de sectorpartijen ook aan op een praktijkproef om in praktijkomstandigheden te zien wat wel werkt en wat niet en hoe het een en ander uitpakt. Daarom treffen we op dit moment voorbereidingen voor een praktijkproef met FAME. Daarbij zoeken we weer de samenwerking op met verschillende sectorpartijen. Dat is op basis van vrijwilligheid, zeg ik er gelijk bij. Ik denk dat we dan echt kunnen vaststellen of die zorgen terecht zijn of dat het technisch mogelijk is om die zorgen weg te nemen. Dit is een beetje een lang antwoord om duidelijk te maken dat we echt niet over één nacht ijs gaan. Deze zorgen kun je niet laten voortbestaan. Je moet precies weten waar het in de praktijk al dan niet toe leidt.

Dan de infrastructuur voor de binnenvaart, de vaarwegen, de kunstwerken. Daar hebben wij het bij de behandeling van de begroting ook al even over gehad. Met de extra middelen die zijn vrijgemaakt, is er echt licht aan het eind van de ... Er is geen licht aan het eind van de tunnel, in dit verband, maar er is wel licht aan de horizon, licht aan het eind van de sluis. Met de schuif van aanleg naar instandhouding kunnen we immers ook een impuls geven aan de instandhouding van de kunstwerken die voor de vaarwegen van belang zijn. Het is alleen niet meteen morgen merkbaar, omdat dit projecten zijn die soms al een aantal jaar gewoon bij gebrek aan middelen klaarlagen om in uitvoering genomen te worden en Rijkswaterstaat nu bezig is met het inregelen van de grote instandhoudingsopgaven. Dat ingroeipad zijn ze nu aan het opzetten. Dat betekent voor vele van deze projecten, die jarenlang aankeken tegen, letterlijk, een gapend gat, namelijk geen geld op de bankrekening om met zo'n project aan de slag te gaan, dat we het de komende periode nu wel kunnen gaan inregelen bij Rijkswaterstaat.

Voorzitter. Er zijn veel vragen gesteld, nagenoeg door alle fracties, over het varend ontgassen. De heer De Hoop vroeg om een reflectie op de afgelopen jaren. Hij benaderde het enigszins negatief, van: dit had jaren eerder moeten gebeuren. Tegelijkertijd, ook dit is onderwerp van de internationale verdragen in de internationale riviercommissies waarvan we lid zijn. Het is Nederland geweest — dat is inmiddels een jaar of vijf, zes geleden, een van de eerste debatten in de Tweede Kamer — dat dat daar op de agenda heeft gezet. U kent ook de historie. De wijziging van het verdrag is al een aantal jaar geleden aangenomen, maar gaat in op het moment dat alle landen die lid zijn het Rijnverdrag, geratificeerd hebben. Het was de afgelopen anderhalf, twee jaar echt nog wel een beetje trekken en duwen bij sommige landen, maar het goede nieuws is dat alle landen nu geratificeerd hebben. Gegeven de problematiek in Nederland heb ik vorig jaar ook al aangegeven dat ik niet langer ga wachten. Ik wist dat Zwitserland er wel een keertje aan zou komen. We hebben de sector aangegeven, mede op aandringen van de provincies, die hierin ook een belangrijke taak hebben, dat wij op 1 juli van start gaan en dat wij fase 1 en fase 2 zo veel mogelijk samen proberen te nemen. Het kan zijn dat fase 2 net een maand later begint, want we moeten nog een paar dingen publiceren in het Staatsblad. Daar werken we nu met man en macht aan. Het beeld dat ik de sector heb geschetst is: ga er maar van uit dat fase 1 en 2 tegelijk of nagenoeg tegelijk in werking treden. Dat maakt de businesscase voor ontgassingsinstallaties ook weer wat beter. Inmiddels probeer ik internationaal ook het gesprek over fase 3 te starten om te kijken of we deze fase, die over een aantal jaar zou volgen, ook naar voren kunnen halen.

Daar heb je ontgassingsinstallaties voor nodig. Ik was van de week in Duitsland. In Duisburg is op dit moment ook een ontgassingsinstallatie in aanbouw. Er staat al een mobiele installatie. De definitieve installatie zijn ze nu daarnaast aan het bouwen. Naast de twee locaties waar op dit moment ontgast kan worden, is er in Rotterdam een extra vergunning aangevraagd. Over een aanvullende locatie zijn de EVRA-leden — ik weet niet waar "EVRA" voor staat, maar dat is de bijbehorende organisatie — in gesprek met bedrijven, om hun diensten aan te bieden op een plek die al een vergunning heeft, zoals een laad-en-loslocatie. In Amsterdam zijn er twee locaties met tijdelijke ontheffing voor ontgassen. Maar goed, die kunnen gewoon aan de slag. In Zeeland worden drie locaties door Rijkswaterstaat onderzocht. In Arnhem, Nijmegen, Flevoland en Groningen wordt nog verkend welke locaties in aanmerking komen. Ik weet dat de sector lange tijd heeft gezegd: dit kan niet; wij kunnen geen vergunning krijgen. Maar vanwege het feit dat we een aantal locaties vergund hebben, weet ik gewoon dat het technisch mogelijk is. Ik

ben dus ook niet bereid om na de invoering op 1 juli gelijk met een gedoogconstructie te komen. Ik heb bij de sector aangegeven dat dit voor niemand als een verrassing kan komen. De verdragswijziging ligt al een aantal jaar klaar. Iedereen heeft hierop kunnen anticiperen. Op 1 juli gaat die in.

Het is overigens niet helemaal te voorspellen wat er zal gebeuren in de praktijk. Het kan er natuurlijk ook toe leiden — dat hebben we in het verleden ook gezien, vanaf de inwerkingtreding — dat heel veel lading als eenheidstransport gevaren zal worden. Kortom, er zal niet meer of veel minder gewisseld worden van soort lading, waardoor je ook niet hoeft te ontgassen. Daarmee probeer ik zo veel mogelijk te handelen in lijn met de oproepen die, ruim gesteund door de Kamer, de afgelopen jaren aan het kabinet zijn gedaan.

Dan een andere kwestie rond de binnenwateren en de Waddenzee, namelijk de watertaxi naar Ameland, die vorig jaar aanleiding was voor een debat. Maar het punt speelt ook breder in de Waddenzee. De heer Pierik vroeg waarom de rederijen er niet bij worden betrokken. Daar wordt ook voortdurend mee gesproken. Er is gesproken met vertegenwoordigers van de gemeenten, de veiligheidsregio, de Regionale Ambulance Voorziening, rederijen en watertaxi-ondernemers. Met de medeoverheden vond afgelopen week nog overleg plaats. Dat zal de komende tijd actief worden voortgezet, ook op bestuurlijk niveau. Ons collectieve streven daarbij is om binnen de wettelijke mogelijkheden zo snel mogelijk tot een gedeeld beeld te komen over een eventueel bredere interpretatie van de uitzonderingsgevallen, de calamiteiten waar de regelgeving een mogelijkheid voor biedt.

Tegelijkertijd liggen er op dit moment twee OVV-rapporten over ernstige ongelukken met watertaxi's, waarin het kabinet door de OVV opgeroepen wordt om nadere regels te stellen. Snelvaren blijkt mede geleid te hebben tot het tragische ongeval op de Waddenzee. Bij de kabinetsreactie op die rapporten zal ook betrokken worden of het een oplossing is om watertaxi's als veerponten aan te merken. Die suggestie is hier door diverse leden gedaan. Ik weet op voorhand niet of het zo eenvoudig is als de heren Heutink en Pierik stellen. We moeten echt even beoordelen of het past in de definitie van "veerpont", of het technisch kan in verband met de certificering en of er eventuele nautische gevolgen zijn.

Dan kom ik bij een ander obstakel als het gaat over snelvaren, want dat is uiteindelijk waar vorig jaar de discussie mee begon. De watertaxi op zichzelf is niet verboden. De watertaxi mag harder varen dan 20 kilometer per uur in de vastgestelde vaargeulen. Alleen, dat mag die 's nachts niet. De beperkende voorwaarde daarbij is de vergunning op basis van de Wet natuurbescherming. Je kunt denken "het is straks een veerboot; dan zal die ook 's avonds en 's nachts harder mogen varen", maar daarvoor is toch eerst een nieuwe vergunning noodzakelijk op basis van de Wet natuurbescherming. Ik weet niet of we dat probleem zo een-twee-drie kunnen oplossen.

De heer De Hoop vraagt: als het semiambulances zijn, wat betekent dat dan bijvoorbeeld voor de opleiding? Het volgende is aan de hand. Een watertaxi kan worden ingezet voor wat we heel huiselijk "nood en dood" noemen. Het gaat dan om urgente voorvallen, zoals redding, patrouille, berging en opsporing. Ambulancevervoer lijkt me een specialistische taak. Natuurlijk, er wordt weleens iemand overgezet — dat is dan ook een calamiteit — die snel naar de vaste wal moet voor medische hulp. Maar

uiteindelijk is een watertaxi geen ambulance. Wat mij betreft heeft de ambulancehelikopter, die ook beschikbaar is voor de Waddeneilanden, toch de voorkeur, omdat daar ook gespecialiseerd ambulancepersoneel aan boord is.

Een ander onderwerp is het stijgend aantal eenzijdige ongevallen. Daar had de heer Van Dijk een aantal vragen over. Hij vraagt naar mogelijke oorzaken daarvan, bijvoorbeeld of dat met alcohol of drugs te maken heeft. Hij vraagt ook hoe een eventuele registratie hieraan kan bijdragen. We hebben op dit moment nog geen eenduidige oorzaak gevonden van de stijging van het aantal ongevallen. Daarmee is het ook nog niet duidelijk of een registratie van recreatievoertuigen en een modernisering van het vaarbewijs daaraan kan bijdragen. Maar die vraag hebben wij onszelf ook gesteld. Daarom zijn we nu met een verdiepende analyse bezig. De Kamer wordt daar in de tweede helft van dit jaar over geïnformeerd.

De heren Flach en Van Dijk vragen naar keuringen. De ILT heeft naar aanleiding van de problematiek van de keuringsbureaus eind vorig jaar besloten om aflopende certificaten eenmalig met zes maanden te verlengen. Dat hebben ze gedaan om ervoor te zorgen dat schepen niet buiten hun schuld om stil komen te liggen. De ILT staat in nauw contact met het NBKB en de andere bureaus om te werken aan voldoende keuringscapaciteit en tegelijkertijd de marktwerking zo min mogelijk te verstoren. De ILT geeft er op dit moment ook hoge prioriteit aan om ervoor te zorgen dat we dit proces enigszins soepel tot een goed einde kunnen brengen.

Dan ben ik bij de vraag van de heer Flach over ligplaatsen. Het ministerie zet zich in voor voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart. In 2024 wordt de actualisatie van het landelijk kader voor ligplaatsen opgeleverd. In de Integrale Mobiliteitsanalyse worden de ligplaatsknelpunten periodiek in kaart gebracht. Uit de vorige IMA — dat is die van 2021 — bleek dat het met name knelt op specifieke ligplaatsen voor kegelschepen. Dat zijn schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. In dat kader werken we nu met betrokken partijen aan de mogelijkheid om in het Binnenvaartpolitiereglement mogelijkheden te creëren voor gemengd afmeren bij ligplaatsen en schutten bij sluizen mogelijkheden.

De emissies per tonkilometer zouden een betere invulling zijn van het emissielabel, stelt de heer Flach. Het is de bedoeling dat het emissielabel voor de binnenvaart wordt doorontwikkeld. De mogelijkheid om de CO₂-emissies per tonkilometer te integreren in het bestaande labelsysteem nemen we daarin mee.

Dan de CCR, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Nederland is daar de komende twee jaar voorzitter van. De heer Van Dijk vraagt of we een korte opsomming hebben van wat de prioriteiten van het Nederlands voorzitterschap zijn. Dat zijn er vijf. In de eerste plaats gaat het ons erom om de samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie op het gebied van beleid en regelgeving voor de binnenvaart te verbeteren. In de tweede plaats gaat het ons om alles wat te maken heeft met verduurzaming. We willen onder andere inzetten op Europese financiering van de energietransitie van de Europese binnenvaart. De derde prioriteit is klimaatadaptatie. Nederland wil brede aandacht voor het thema klimaatadaptatie en de effecten daarvan op vaarwegen, vaartuigen en de logistieke keten, zodat we er vroegtijdig over na kunnen denken hoe we als we dat soort maatregelen moeten nemen, de binnenvaart daarin de ruimte kunnen geven. De vierde is smart shipping. Als onderdeel van de Nederlandse toekomstvisie op de binnenvaart willen we de onderwerpen digitalisering, automatisering

en wellicht ook autonoom varen verder op de agenda zetten. Tot slot langlopende overgangsbepalingen. Daar sprak ik net al over. Voor technische eisen aan kleine schepen zetten we in op een collectieve oplossing, langer lopend op internationaal niveau.

De heer De Groot vroeg in een bijzin nog hoe het zit met het afnemend volume voor de binnenvaart in de haven van Rotterdam. De afname van het vervoer per binnenvaartschip is vooral een afspiegeling van de teruglopende wereldhandel als gevolg van lagere economische groei en toenemende geopolitieke spanningen. We zien het niet alleen in de Rotterdamse haven; de ontwikkeling is wereldwijd zichtbaar. Ook in North Sea Port en de Antwerpse haven zien we sterk teruglopende volumes. Daarnaast is de uitvoer van goederen naar Duitsland in 2023 sterk teruggelopen. Dat heeft alles te maken met het kolentransport, omdat het gebruik van kolen daar deels is vervangen door energieopwekking uit duurzame bronnen.

Tot slot de stand van zaken bij Kornwerderzand: het grote project voor het verruimen van de sluisen en het vervangen van de bruggen in de A7. De provincie Friesland trekt dit project. Het Rijk levert daar een financiële bijdrage aan. Daartoe hebben we in 2020 een bestuursovereenkomst gesloten. Sinds het sluiten van de bestuursovereenkomst zien we daar diverse ontwikkelingen die we ook zien in onze rijksinfrastructuur en in de wereld om ons heen, die allemaal leiden tot meer kosten voor het project. Dan gaat het bijvoorbeeld om verziltingsproblematiek en om kostenstijgingen door inflatie en de inval van Rusland in Oekraïne. Op dit moment voeren we hierover het gesprek met Friesland. We zijn bezig om de financiële gevolgen goed in beeld te brengen. Als later dit jaar dat beeld duidelijk is, gaan we samen op zoek naar passende oplossingen voor hoe we verder kunnen met dit project.

Voorzitter. Dat waren de vragen op het gebied van de binnenvaart.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik ...

Minister **Harbers**:

Sorry, ik heb nog één vraag liggen.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan.

Minister **Harbers**:

Dat is een vraag van de heer De Hoop. Hij vroeg naar de afvalstoffen van de binnenvaartbijnemingen. Voor ons was niet helemaal helder wat die vraag nou precies behelsde, dus ik verzoek de heer De Hoop om daar in tweede termijn nog even op terug te komen, zodat wij een scherper beeld hebben van waar hij precies op doelt.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik kijk even naar de leden. Ik wil beginnen bij de heer Flach van de SGP, want ik heb begrepen dat hij zo nog andere verplichtingen heeft, een ander debat. Ik wil u graag de ruimte bieden voor een interruptie. Gaat uw gang.

De heer **Flach** (SGP):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vervolginerruptie op de vraag die ik had gesteld over de binnenvaartkeuringen. De minister geeft aan dat er een verlenging van zes maanden is afgegeven en dat hij de marktwerking niet te veel wil verstoren. Dat snap ik. Kan de minister dan ook garanderen dat schepen niet gedwongen uit de vaart zullen worden genomen als gevolg van de ontstane situatie?

Minister Harbers:

Uiteindelijk is het altijd lastig om honderd procent garantie te geven, want dan moet je kijken naar elk individueel schip, maar wij vinden niet dat de sector de dupe moet zijn van het feit dat nu van één keuringsbureau de accreditatie is ingetrokken. Er wordt met man en macht gewerkt aan mogelijke oplossingen daarvoor. Dat wij niet willen dat schippers in de problemen komen is precies de reden dat wij de termijn eenmalig met zes maanden hebben verlengd.

De voorzitter:

De heer Flach voor een aanvullende interruptie.

De heer Flach (SGP):

Het is ook de laatste, voorzitter. Is het voorstelbaar dat die eenmalige verlenging nog een keer zou voorkomen, als de nood aan de man is?

Minister Harbers:

Het allerbelangrijkste is dat ik de problemen bij de schippers zie en niet wil dat ze in de problemen komen. Ik hoop daar überhaupt niet te belanden. Dat is de reden dat we er met man en macht aan werken om dit keuringsprobleem op te lossen.

De heer Heutink (PVV):

Ik heb twee onderwerpen waarover ik nog vragen heb. Ik wil beginnen met het varend ontgassen. We horen de minister net zeggen dat er op dit moment ontgassingsinstallaties zijn, dat er een extra vergunning is aangevraagd in Rotterdam, dat er twee installaties zijn in Amsterdam en dat er in Zeeland nu drie worden onderzocht. Op andere plekken is nog niet eens duidelijk waar die ontgassingsinstallaties überhaupt moeten komen. Tegelijkertijd weten we dat het verbod op varend ontgassen op 1 juli 2024 ingaat. Ziet de minister een brede dekking voor ontgassingsinstallaties door het hele land per 1 juli 2024? Dat is mijn eerste vraag.

Minister Harbers:

De vraag is of een landelijk dekkend netwerk nodig is. Het gaat ook op de plekken waar deze schepen veel varen en waar ze het beste ontgast kunnen worden. Dat is heel vaak waar ze een haven aandoen. We hebben met alle betrokken sectorpartijen vorig jaar een roadmap afgesproken met daarin welke activiteiten ieder moet realiseren om zijn aandeel in dit ontgassingsverbod te leveren. En laat ik een volgende vraag maar meteen voor zijn: het is geen overheidstaak om te zorgen voor de ontgassingsinstallaties. Van meet af aan, vanaf de verdragswijziging is duidelijk dat de verladers aan de lat staan om ervoor te zorgen dat er veilig ontgast kan worden en niet tijdens de vaart. Men heeft al een flink aantal jaren gehad om zich daarop voor te bereiden.

De voorzitter:

Dank u wel. Het noopt de heer Heutink tot een extra interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

Zeker, voorzitter. Het is niet een overheidstaak om die ontgassingsinstallaties te regelen, maar wat de overheid natuurlijk wel doet is een verbod opleggen op het varend ontgassen. Op het moment dat we constateren dat er niet voldoende ontgassingsinstallaties zijn per 1 juli 2024 — dat is nu mijn verwachting; ik krijg er geen antwoord op van de minister — zijn niet de regering of de degenen die die ontgassingsinstallaties moeten optuigen de dupe daarvan, maar wordt een schipper de dupe. Want die mag het niet meer doen. Daarom ook mijn vraag. Op het moment dat we constateren dat er niet voldoende ontgassingsinstallaties zijn waarmee die schipper uit de voeten zou moeten kunnen, kunnen we toch niet anders dan het in ieder geval gedogen?

Minister **Harbers**:

Nee, want er zijn meer mogelijkheden, bijvoorbeeld dedicated varen, dus niet van stoffen wisselen. En eerlijk gezegd is het ook in het belang van de schippers dat er niet meer varend ontgast wordt. Om die reden is dus ook in het verdrag opgenomen dat het de verantwoordelijkheid is van de verladers om ervoor te zorgen dat er aan de wal in ontgassingsinstallaties ontgast kan worden. Dit is al een aantal jaar geleden afgesproken. Ik zie natuurlijk ook wel dat er waarschijnlijk nog partijen rondliepen die denken "het zal zo'n vaart niet lopen", maar we leven allang in blessuretijd.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, voor uw laatste interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb er dus maar drie, begrijp ik, in deze termijn?

De **voorzitter**:

Na het vorige blokje heeft u er ook één gebruikt. Dus dat zijn er dan vier in totaal.

De heer **Heutink** (PVV):

Dan heb ik er nu toch drie gedaan: twee nu en één in het vorige blokje?

De **voorzitter**:

U zou nu beginnen aan uw laatste interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

Ah, ja. Dan wil ik in ieder geval via u alvast een tweeminutendebat aanvragen, voorzitter. Dan staat dat vast.

Dan wil ik het nog even hebben over de watertaxi. De minister geeft aan dat hij niet goed weet wat het effect gaat zijn als daar een veerpont van gemaakt zou worden. Hij weet niet of dat echt direct de oplossing is. Daar zou ik dan graag een brief over willen hebben van de minister. Als hij mij die kan toezeggen, heel graag. Tegelijkertijd zegt de minister dat er ook problemen zijn ten aanzien van de ecologische effecten op de Natura 2000-gebieden waar we het natuurlijk over hebben. Weet de minister van het bestaan van een rapport van Natuurcentrum Ameland waarin onderzoek is gedaan naar het snel varen van de watertaxi? Daaruit is gebleken dat er geen significante effecten zijn op habitat, op natuur, als die watertaxi zo gaat varen. Als dat zo is, wat vindt de minister daar dan van? Dan moeten we dat toch gewoon kunnen regelen, hier en vandaag?

De **voorzitter**:

Dank, meneer Heutink, voor uw innovatieve manier van interrupties plaatsen met meerdere interrupties in één. Dank u wel. De minister.

Minister **Harbers**:

Dan nog is het zaak om dat bij het bevoegd gezag voor de natuurvergunningen duidelijk te maken. Ik ken dit rapport niet, maar als het rapport klopt, staat niets hen in de weg om aan de hand daarvan een natuurvergunning aan te vragen. Maar ik ga daar niet over, dat is het bevoegd gezag voor de natuurvergunningen. Ik wijs er in ieder geval op dat dat wel de geldende regelgeving daar is voor bijvoorbeeld het snel varen 's nachts.

Ik meende dat ik het al toegezegd had, maar wij zijn nog bezig met de uitwerking van de motie van vorig jaar. Dat is dat breed overleg om te kijken hoe we de categorie "calamiteiten" kunnen vergroten. Ik zal daarbij ook ingaan op de suggestie om er een veerpont van te maken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ga de heer Heutink toch een klein beetje helpen door nog een vraag te stellen over het ontgassen, omdat zijn interrupties op zijn en om aan te tonen dat NSC hoe dan ook altijd breed blijft samenwerken met alle fracties in deze Tweede Kamer, zeker ook met de PVV. Laat dat gezegd zijn.

We hoorden net een hele opsomming. Het hoeft niet landelijk dekkend te zijn. NSC volgt de minister in het beeld dat dit al jaren is aangekondigd en dat we moeten proberen om vast te houden aan de datum. Steun dus voor die lijn. Tegelijkertijd komt er wel van alles op de mensen af. Ik zou toch graag een overzicht willen hebben van wat er nu in ontwikkeling is, ook qua verkenning, en in welke fase dat zit. Dit om iets meer gevoel te krijgen of het ook kan. Dit naast het feit waar de minister terecht op wijst, dat je het ook op een andere manier zou kunnen oplossen. Is het voor deze minister denkbaar om even voor ons op een rijtje te zetten waar het nu allemaal gebeurt?

Minister **Harbers**:

Ja. Ik veronderstel dat de heer Van Dijk vraagt om even op papier te zetten waar dit staat. Ja, wij kunnen de Kamer even doen toekomen wat we daar de afgelopen jaren hebben gedaan, inclusief de roadmap. Het is allemaal terug te vinden in oude Kamerbrieven, maar als service aan de nieuwe Kamer zullen we het even in een brief samenvatten, op een rij zetten. Dat is voor ons geen rocket science, dus dat kunnen we binnen een maand leveren.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, maar ik bedoelde ook de laatste stand van zaken ten aanzien van waar nu de locaties in ontwikkeling zijn.

Minister **Harbers**:

Dat nemen we allemaal meteen mee.

De **voorzitter**:

Ik hoor de toezegging van de minister ook als een service. De heer Pierik van de BBB. Gaat uw gang.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik wil de minister bedanken voor zijn antwoord over de situatie in de binnenvaartsector. Ik ben blij dat er inmiddels een Binnenvaarttafel is waar met de sector gesproken wordt, dat die al een keer bij elkaar geweest is en dat dat een constructief overleg is geweest. Ik weet eigenlijk nooit precies wat betekent, "een constructief overleg". Dat hoor je eigenlijk bijna altijd na een overleg. Uitzonderingen daargelaten, natuurlijk.

(Hilariteit)

De heer **Pierik** (BBB):

De zorgen die minister aangaf als het gaat om samenhangend beleid op nationaal en Europees niveau zijn eigenlijk onderdeel van de zorgen in de sector. Zijn bij die Binnenvaarttafel ook andere partijen, buitenlandse partijen, betrokken, om te kijken hoe we dat samenhangende beleid nu in elkaar kunnen vlechten?

De **voorzitter**:

Dank voor uw constructieve vraag. De minister.

Minister **Harbers**:

Nee. De Binnenvaarttafel bestaat uit Nederlandse partijen, maar het ministerie participeert mede om te zorgen dat datgene wat internationale consequenties heeft meegenomen wordt in de internationale overleggen. We werken bijvoorbeeld heel nauw samen met onze naaste buurlanden België en Duitsland, met name om allerlei zaken voor de binnenvaart goed op elkaar af te stemmen. Dat speelt bijvoorbeeld straks ook nog bij de implementatie van de RED III-richtlijn voor duurzame brandstoffen, want dat willen wij zo veel mogelijk in harmonie met onze buurlanden doen ter wille van een gelijk speelveld. Wij zoeken ook actief contact met buitenlandse organisaties. Eergisteren was ik nog in Duitsland, waar ik ook met Duitse binnenvaartorganisaties heb gesproken, natuurlijk met name actief in de haven van Duisburg, die nauw verbonden is met Rotterdam. Ik zoek dus ook actief zowel op regeringsniveau als op sectorniveau de samenwerking tussen Nederland en de buurlanden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nog even rond of er interrupties zijn in het blokje binnenvaart. Die zie ik niet, dus ik nodig de minister graag uit om naar het blokje overig te gaan. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

De overige vragen zijn onder andere ruimtelijke vragen. De heer Flach vroeg naar de ruimtebehoefte van de maritieme maakindustrie. Hij haalde het voorbeeld aan van de Drechtsteden. Het belang van ruimte voor de maritieme maakindustrie hebben we onderkend in de sectoragenda die minister Adriaansens, staatssecretaris Van der Maat en ik naar de Kamer hebben gestuurd. Minister Adriaansens neemt dat ook mee in het programma Ruimte voor Economie, dat afgelopen jaar naar de Kamer is gestuurd. De Drechtsteden staan daarin ook op ons netvlies. Het rijksregiebureau dat voor de maritieme maakindustrie is opgericht, heeft mede tot taak om te zorgen dat er in al die plannen ook voldoende ruimtereservering voor de maritieme maakindustrie gewaarborgd wordt, ook in de NOVEX-gebieden die zich daarvoor lenen. De input van die NOVEX-gebieden wordt straks weer allemaal gebundeld in de Nota Ruimte die de

minister van BZK aan het opstellen is. Het staat stevig op onze agenda.

De heer De Groot vroeg aandacht voor de grote havengebieden. Hij noemde bijvoorbeeld het in zijn ogen voortijdig uitplaatsen van bedrijven in de Amsterdamse haven. Ik ben me volledig bewust van de discussie die daar speelt. Daarom hebben we in de NOVEX voor het Noordzeekanaalgebied aangegeven dat we aan de ene kant natuurlijk zo veel mogelijk ruimtelijke opgaven willen combineren met andere functies, maar ook havenontwikkeling hoog op de prioriteitenlijst willen houden vanwege het belang van het Noordzeekanaalgebied, maar ook zeg maar heel simpel voor het renderen van de grote investeringen die bijvoorbeeld in de nieuwe Zeesluis IJmuiden zijn gedaan. Het ontwikkelperspectief voor de NOVEX Noordzeekanaalgebied is nu gereed en aan de hand daarvan worden de acties die daarin besloten liggen uitgevoerd. Dat gaat ook over het combineren van functies om aan het eind dan echt de balans op te kunnen maken van hoeveel ruimte we hebben: is dat voldoende of moet daar toch meer ruimte bij voor watergebonden activiteiten? Als hij dat verstaat onder regie voor de ruimte in Amsterdam, dan is dat de wijze waarop ik dat vanuit het Rijk invul.

Hetzelfde geldt voor het ruimtebeslag — dat was geloof ik meer een vraag van de heer De Groot — van de haven van Rotterdam. Daar zie je heel scherp in de uitwerking dat er inderdaad een aantal dilemma's en schuurpunten zijn in relatie tot havenontwikkeling en de leefomgeving, waaronder het toch nog een aantal decennia bestaan van de overslag van fossiele brandstoffen naast de opkomst van groene brandstoffen. Dat gaat nooit met één druk op de knop in één dag. Dan zie je dat als je het oude nog in gebruik hebt en het nieuwe al moet ontwikkelen, dat toch wel weer extra ruimtelijke opgaven oplevert. Die lukken misschien nog met heel slim schuiven in die haven, maar dan moet je er wel een heel goede regie op loslaten. Wat nu aan de orde is, is dit NOVEX-ontwikkelperspectief voor Rotterdam verder een plek te gaan geven in de uitvoerings- en investeringsagenda's. Daar tellen dus deze belangen ook mee voor ons. De verwachting is dat die rond te zomer gereed zijn. Meteen na vaststelling worden ze gedeeld met de Kamer.

Ik denk dat ik daarmee ook al een beetje ingegaan ben op de vraag die de heer De Hoop hierover had, over de groei van nieuwe energiedragers in de havens. Hij vroeg dat in een soort reflectie op het ruimtelijk beleid met betrekking tot de havens. We proberen dat juist in die twee NOVEX-gebieden, Noordzeekanaalgebied en Rotterdam, op deze manier een plek te geven en overigens ook nog in het North Sea Port District. Die ontwikkelperspectieven gaan juist ook in op de toekomstige inrichting van de havens, inclusief de benodigde ruimte voor de nieuwe energiedragers.

De heer De Hoop stelde eigenlijk dat er geen uitzicht is op duurzame techniek en energiedragers in de scheepvaart en vroeg hoe we daar vervolgens komen, of we dat allemaal overlaten aan het ETS-systeem. Hij pleitte voor een bredere kijk op het systeem. Die bredere kijk hebben we om te beginnen vormgegeven als kabinet in het Nationaal Plan Energiesysteem, dat eind vorig jaar naar de Kamer is gestuurd. Voor de zeevaart is in dat NPE toegelicht dat een belangrijke rol in de transitiefase is weggelegd voor biobrandstoffen en is ook benadrukt dat er nog veel onzekerheid is rond de inzetbaarheid van ammoniak als scheepsbrandstof, met name voor de fase daarna. Eind van dit kwartaal wordt de Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart opgeleverd en met de Kamer gedeeld. Hierbij worden vertegenwoordigers uit de gehele waardeketen betrokken. Die roadmap zal verdere verdieping geven op de meest waarschijnlijke

transitiepaden voor de zeevaart. De eerste contourenschets is reeds met de voortgangsbrief klimaatbeleid naar de Kamer gezonden.

Van de SGP had ik nog een vraag liggen over de realisatie van de maritieme autoriteit. Zoals ik al aangaf tijdens de begrotingsbehandeling, wordt met ingang van dit jaar extra geld vrijgemaakt voor de eerste stap naar een maritieme autoriteit. Dan kunnen we al een flinke stap zetten om de dienstverlening aan de sector te verbeteren en de keten van beleid, uitvoering en handhaving te versterken. Ook worden dan kennis en kunde versterkt om beter in te kunnen spelen op innovatieve ontwikkelingen, zoals autonoom varen. Dit is dus een eerste budget om flinke verbeteringen mogelijk te maken. Voor vervolgstappen zijn nog meer middelen nodig. Het is nu wij demissionair zijn in eerste instantie aan een nieuw missionair kabinet om die in te vullen. Het gaat dan om een orde grootte van enkele miljoenen euro's om de benodigde capaciteit daarvoor bij elkaar te brengen.

De heer Flach vroeg ook nog naar de capaciteit voor de vlootvervanging van de Rijksrederij. Die beperkte capaciteit betreft de beschikbare personele inzet vanuit Rijkswaterstaat. Samen met alle opdrachtgevende partners en op basis van de afspraken in de sectoragenda wordt het komend jaar uitgewerkt hoe de productie verhoogd kan worden. We proberen daarbij ook te kijken naar het benutten van de bij de maritieme maakindustrie beschikbare kennis en de samenwerking met hen te versterken. Dat kan een belangrijk onderdeel daarvan zijn. Een andere marktbenadering in de richting van verdergaande outsourcing kan ook onderdeel zijn van de oplossing, want die schepen moeten er wel gaan komen.

Voorzitter. Daarmee heb ik ook de laatste overige vragen beantwoord.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik kijk even naar de leden voor interrupties op dit blokje. De heer Heutink zou willen, maar die heeft geen interrupties meer. Ik kijk nog even rond.

Ik heb zelf nog een vraag namens de VVD-fractie. Ik doe het maar even zo, zonder het voorzitterschap over te dragen. Dank voor de beantwoording van de vragen over de aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling van de havengebieden in Amsterdam en Rotterdam. Ik heb daar nog twee vragen over. Ik zoomde heel nadrukkelijk in op de cruciale voorwaarden die nodig zijn om dat op een goede manier te doen. In Amsterdam kan het best zo zijn dat de stad Amsterdam harder gaat met woningbouwontwikkeling dan dat bedrijven verplaatst worden. Welke regie pakt u dan? We weten allemaal dat de Houtrakpolder daar misschien een belangrijke rol in gaat spelen in de toekomst, ook als het gaat over waterberging. Hoe wordt uiteindelijk die keuze gemaakt? Is dat de regie die u bedoelt die u pakt of is dat een andere regie? Ik zou daar ook bij willen aantekenen dat het PBL van het najaar in een rapport heeft aangegeven dat voor bijvoorbeeld de circulaire economie en de ruimte die daarvoor nodig is havens belangrijk zijn. Hoe wordt die ruimteclaim dan neergelegd en wie hakt uiteindelijk die knoop door als landelijke belangen die daarbij spelen anders zouden liggen dan lokale belangen, zoals in het geval van Amsterdam als het gaat over woningbouw? Ik zou het dus iets specifiekere beet willen pakken: wie pakt dan uiteindelijk die knoop en wie hakt 'm dan ook door?

Minister Harbers:

Laat ik beginnen met het eerste aspect daarvan: de Houtrakpolder. Ik voelde me

gesterkt door de aangenomen moties van de Kamer die maken dat we de Houtrakpolder in beeld hebben gebracht en meegenomen hebben in het ontwikkelperspectief voor het Noordzeekanaalgebied. Die staat daarmee dus op de agenda, ook als mogelijke schuifruimte voor watergebonden havenactiviteiten. Vervolgens bewaken we met een paar ministeries die afspraken: IenW, EZK en BZK. Dat doen we samen met de partners in de regio. Het is niet alleen de gemeente Amsterdam. Het zijn ook omliggende gemeenten en het is ook de provincie Noord-Holland, die vanzelfsprekend ook waarde hecht aan dit soort activiteiten. Het klopt wel dat er ook ruimtelijke bevoegdheden liggen bij de gemeente Amsterdam. Daarom ben ik ook geregeld met de gemeente Amsterdam in gesprek om voldoende aandacht te houden voor het belang van de vierde haven van Europa en het ruimtebeslag dat daarmee gepaard gaat. Ik noemde de Zeesluis IJmuiden al. Ook in de afspraken over de Zeesluis IJmuiden is natuurlijk wel vastgelegd waarom we die investering doen en dat we de bijbehorende activiteiten achter de sluis ook mogelijk moeten houden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we volgens mij aan het einde gekomen van de eerste termijn aan de kant van het kabinet, de beantwoording van de minister. Dank daarvoor. Ik kijk even naar de leden om te zien of zij behoefte hebben aan een tweede termijn. Ik zie sowieso dat de heer Heutink die heeft. Dan gaan we ruimte maken voor een korte tweede termijn. Dat gaan we doen.

De heer Heutink, gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. We zijn nog niet gerustgesteld als het gaat om de reactie van de minister omtrent het varend ontgassen. We krijgen zo meteen een scenario waarin er nog niet voldoende ontgassingsinstallaties zijn. Schippers moeten zich dus nu in alle bochten wringen om hun lading te kunnen ontgassen, terwijl ze er niks aan kunnen doen dat die installaties er nu niet zijn. Maar ze krijgen wel een bekeuring als ze niet oppassen. De vraag die ik dan nog heb aan de minister is hoe het kabinet er in ieder geval voor kan zorgen, op welke manier dan ook, dat een schipper niet de dupe wordt van de nalatigheid van de mensen die die ontgassingsinstallaties moeten regelen. Dat is de vraag die ik heb.

Tot slot. Omdat dit mijn tweede termijn is, wil ik een tweeminutendebat aankondigen, ook aangaande dit onderwerp.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Pierik van BBB heeft geen behoefte aan een tweede termijn. Meneer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract, gaat u uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Dank aan de minister voor de uitgebreide beantwoording, die heel verhelderend was. Dank ook voor enkele toezeggingen, zoals over het ontgassen en het in beeld brengen van het een en ander.

Ik heb nog een vraag over de zeevaart. Ik hoorde daarover een halve toezegging, die ik graag nog even zou willen verduidelijken. De minister komt nog terug op de zuidelijke route en de aantallen mensen die de waarschuwing genegeerd hebben. Ik zou het heel

prettig vinden om schriftelijk iets meer verduidelijking te krijgen van wat de redenen daarvoor zijn geweest, dus over de eigen reactie van die reders om de waarschuwing te negeren. Daar ontvang ik dus graag een verduidelijking van.

Ik ben blij met de inzet van deze minister ten aanzien van de kleinschalige binnenvaart, en dat er wordt bekeken of het met een algemene regeling kan in plaats van een individueel beroep op de hardheidsclausule. Zo heb ik het in ieder geval begrepen.

Ik zou nog wel een lans willen breken voor het toekomstperspectief van de schepen van voor 1967. Heel veel mensen in dit land zijn daarmee bezig. Het gaat om driekwart van onze hele vloot. Bij de Binnenvaarttafel is het onderwerp kleinschalige binnenvaart geagendeerd. Zou daar ook dit bredere toekomstperspectief bij kunnen worden meegenomen?

De voorzitter:

Ik dank u wel. De heer De Hoop, GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Allereerst verwacht ik nog een uitgebreide reactie van de minister op de situatie rondom MSC Zoe en de moties die de Kamer heeft aangenomen. De minister zou ook nog iets dieper ingaan op de interventiebevoegdheid, maar hij heeft al gezegd dat dit nog in de tweede termijn komt.

De minister vroeg mij om mijn vragen uit de eerste termijn wat meer te verduidelijken. Excuses als ik ze niet goed verwoord heb. Ik zal het nog een keer proberen. Het gaat met name om het chemisch afval. Zwavel dat uit diesel gefilterd moest worden, werd bijgemengd in de zware stookolie voor schepen. Dat was dan een goedkope manier om van je chemische afval af te komen. Dat mag nu niet meer. Daar ben ik blij mee, want dat is terecht. De vraag is wat er nu met dat chemische afval gebeurt. Wordt dat nu keurig verwerkt door een afvalverwerker? Ik kan me voorstellen dat dit duur is. Is er zicht op hoe dat nu anders verwerkt wordt? Wordt het ergens anders mee vermengd? Als dat niet zo is, zou het dan niet goed zijn dat we daar wat meer zicht op krijgen met elkaar? Dat is mijn vraag aan de minister.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan de tweede termijn van de heer Bamenga van D66.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst bedankt aan de minister voor de toezeggingen die zijn gedaan om voor de zomer informatie naar de Kamer te sturen over Noorse schepen die onder de Noorse vlag vallen en die voor het varen in aanmerking moeten komen voor subsidie. Wat kan Nederland daarvan leren?

Verder wil ik de minister bedanken voor de beantwoording van alle andere vragen die D66 gesteld heeft. Het is goed om te horen dat de minister mijn laatste oproep ter harte neemt om de zeevaart toekomstbestendig te maken. Die stap hebben we echt nodig om samen stappen voorwaarts te kunnen zetten.

D66 blijft van mening dat het afval van de MSC Zoe gewoon echt moet worden opgeruimd. De minister beantwoordt zo nog enkele vragen van de heer De Hoop over

de motie die eerder door zijn collega's is ingediend en die is aangenomen met steun van D66. Ik hoop dat de minister dan ook kan toezeggen alles op alles te zullen zetten om op een schonere manier die 800.000 kilo afval uit de Waddenzee te laten halen.

De voorzitter:

We zullen nu kort schorsen zodat de minister de beantwoording kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 16.16 uur tot 16.21 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het commissiedebat. Ik zou graag het woord willen geven aan de minister voor de beantwoording van de vragen die nog zijn overgebleven voor de tweede termijn. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Dank u wel. De heer Heutink vroeg naar de positie van schippers na het verbod op varend ontgassen. Ik hecht eraan toch nog een keer te benadrukken dat het te vroeg is om te constateren dat de sector het niet goed oppakt of oplost, want men is bezig met de ontwikkeling. Er worden vergunningen aangevraagd. Er zijn ook bedrijven die het gewoon zelf in hun eigen bedrijf oplossen. Dat wordt dan geen openbare ontgassingsinstallatie, maar ook dat draagt natuurlijk wel bij aan het oplossen van het probleem. We doen dit alles uiteindelijk ook om de binnenvaartschippers te beschermen. Dat is ook het oogmerk van de verdragswijziging waardoor de verantwoordelijkheid bij de verlader ligt. In de aangekondigde brief over alles rond varend ontgassen zal ik specifiek op dit punt ingaan en ook op de juridische mogelijkheden om de positie van de schipper te beschermen, zodat hij of zij niet de dupe is van dat verbod op varend ontgassen.

De heer Heutink (PVV):

Dit is geen interruptie, maar ik wil even iets procesmatig benadrukken. Ik denk dat het wel verstandig is om even die brief af te wachten en pas na de brief een tweeminutendebat te houden. Dat wilde ik even aangeven.

Minister Harbers:

Zoals ik eerder al aangaf aan de heer Van Dijk moet die brief wel lukken binnen één maand.

De voorzitter:

Procedureel heeft u een tweeminutendebat aangevraagd. U kunt 'm altijd weer intrekken, naar aanleiding van wat u van de brief vindt; laat ik het zo zeggen. Dat lijkt mij een goede afspraak.

Minister Harbers:

Even de correcte cijfers van de Kustwacht; er is weer gerekend. De rekensom klopte inderdaad niet. De cijfers zijn als volgt. 41 schepen — het waren er geen 42 — hebben een advies gehad in 2023. Daarvan hebben 24 schepen het advies opgevolgd. 13 schepen — dat zijn er dus twee meer — hebben het advies om beargumenteerde redenen niet opgevolgd. Meestal is dat zo omdat de weersomstandigheden op het moment dat zij aan de route begonnen, inmiddels veranderd waren. Vier schepen, dus niet drie, hebben het advies niet opgevolgd. Met 24 plus 13 plus 4 zitten we op een

totaal van 41. De reders worden per brief aangeschreven en worden daarin ook gesommeerd om aan te geven waarom het advies niet is opgevolgd. Ze worden daarbij gewezen op de risico's. De ILT is er ook achteraangegaan, in ieder geval in één geval. De ILT heeft die reder ook uitgenodigd c.q. op het matje geroepen. De internationale regelgeving vanuit IMO staat alleen niet méér toe dan dringende advisering door de Kustwacht. Het is geen verplichte advisering. Maar uit deze cijfers blijkt ook dat de adviezen in overgrote mate wel keurig worden opgevolgd.

De voorzitter:

Dit noopt tot een vraag van de heer Olger van Dijk van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik had in de eerste termijn begrepen dat nog even in kaart zou worden gebracht wat die vier daadwerkelijk aangeven. Met één is een gesprek gevoerd. Waarom dan niet ook met de andere drie? Dit roept toch een paar vragen op.

Minister Harbers:

Ik weet persoonlijk dat er een gesprek was met één, maar dat zegt niks over de andere drie. We zullen vóór het volgende debat nog aan de Kamer doen toekomen wat de redenen waren. Voor de helderheid: er is in IMO-verband ook geen draagvlak om van dringende advisering naar dwingende advisering of oplegging te gaan.

Dan nog over de kleine schepen. Het klopt wat ik gezegd heb. We proberen echt een algemene ontheffing van knellende technische regels te krijgen voor categorieën schepen. Wij stimuleren om aanvragen te doen voor de hardheidsclausule; dat gesprek voeren wij al langer met de sector. De informatie die men in zo'n aanvraag voor zo'n hardheidsclausule aanlevert, als we een paar aanvragen hebben, helpt ons enorm om er een soort rode draad van te kunnen maken en te kunnen kijken hoe we een algemenere ontheffing vorm kunnen geven. We nodigen de sector er dus toe uit om dit soort aanvragen te doen, ook samen met ons. Dat helpt om tot die algemene ontheffing te komen.

De heer Van Dijk vroeg aandacht voor de kleine schepen, de toch nog behoorlijke categorie schepen van vóór 1976. Het gaat om een groot aandeel kleine schepen. Daar is zeer veel aandacht voor, ook in het kader van klimaatadaptatie en toekomstige bevaarbaarheid. Op het moment dat het laagwater is, heb je langer iets aan deze schepen dan aan grote schepen met een grotere diepgang. Het is ook expliciet onderdeel van de gesprekken aan de Binnenvaarttafel. De tafel heeft het zelf ook al genoemd in zijn eerste bijeenkomst en neemt het op in de overlegagenda voor de komende bijeenkomsten.

Dan de vraag van de heer De Hoop, gesteund door de heer Bamenga, over toch nog een nieuwe opruimpoging op de Waddenzee. De heer De Hoop vroeg of ik niet alsnog kan onderhandelen met MSC over de resterende 800 ton en de bijbehorende middelen. Ook daarvoor geldt dat ik er niet voor ben om dat vijf jaar na dato te doen. De onderhandelingen zijn namelijk afgerond. De Kamer is daar indertijd uitgebreid over geïnformeerd. Het behelst onder andere dat MSC zelf 35 miljoen euro heeft betaald voor de eigen opruimactiviteiten. Daarnaast hebben ze 3,4 miljoen vergoed aan andere overheden, met name aan Rijkswaterstaat, die die kosten heeft moeten maken. Er zijn toen ook afspraken gemaakt over het eventueel ruimen van toekomstig vuil. Het gaat om

€268.000 voor het project Fishing for Litter en €210.000 voor toekomstige zeebergingen voor Rijkswaterstaat. Daar is inmiddels €70.000 van uitgegeven aan het project CleanUpXL, van de Waddenvereniging. Tot slot gaat het om €800.000 voor de opruimkosten als MSC Zoe-afval aanspoelt of gevonden wordt aan de kust. Daar is op dit moment €70.000 van uitgegeven. Daar kunnen we dus nog een tijd mee vooruit. Maar wij hebben eerlijk gezegd niet het beeld dat je met een grote georkestreerde zoekactie nog veel van die 800 ton, inmiddels verspreid over een heel groot gebied, terug gaat vinden. Daarom zou ik daar dus niet voor zijn.

Tot slot een vraag over het afval dat werd bijgemengd: waar blijft dat nu? Dat willen wij ook weten. Daarom zijn we de bijmenging van schadelijke stoffen in stookolie aan het reduceren. Er was eerder al een toezegging om in het tweede kwartaal te berichten over de voortgang. De vraag waar het nu blijft en in welke afvalstromen, is breder van aard en valt onder de bevoegdheid van de staatssecretaris. Maar ik zal met haar afspreken dat we in de voortgangsbrief, die toch al was aangekondigd voor het tweede kwartaal, ook deze bredere vraag meenemen over de nieuwe afvalstromen en wat daarmee gebeurt. Dat is een toezegging.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Fijn dat u dat daarin wil meenemen. Ik wil toch nog even heel kort terugkomen op het verhaal van de MSC Zoe. Bij de overeenkomst is afgesproken om goed te kijken naar nagekomen schade. Ik moet zeggen dat ik zelf niet positief verrast was toen ik vernam dat het toch nog om 800.000 kilo ging. Ik vroeg mij af of dat nou nog binnen die afspraken valt. Of is dat een soort haakje om te zeggen: er is nog zo'n groot deel aan nagekomen schade; misschien moeten we daarover toch nog een keer in gesprek met MSC? Ik wil de minister echt niet oproepen om hen op miljoenen kosten te jagen; dat is niet mijn insteek. Maar is de minister, net als ik, toch wel geschrokken van die hoeveelheid? Is dat geen aanleiding om te kijken of wat we afgesproken hebben, echt genoeg is?

Minister **Harbers**:

De hoeveelheid kennen we, want dat is het volledige volume dat niet teruggevonden is. We weten dat het ergens rondzwerft. Daarom zijn er destijds in die onderhandelingen afspraken gemaakt over afval dat in de toekomst nog gevonden zal worden, zoals ik net ook aangaf. Maar het is nog niet zo makkelijk om te weten waar het ligt en hoe we het kunnen terugvinden. We weten eigenlijk ook wel dat we een groot deel niet meer terug zullen vinden vanwege de permanente zandbeweging op de bodem van de Noordzee. Een deel zal inmiddels echt onder zand liggen. Het is dus geen kwestie van niet willen, maar op een gegeven moment nopen de omstandigheden ertoe om dit boek te sluiten. We weten dat we vergoedingen hebben gekregen voor afval dat nog wel teruggevonden gaat worden. Dat is meegenomen vanuit de onderhandelingen, het onderhandelingsresultaat, met MSC Zoe.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank voor de beantwoording van de vragen. Ik heb nog een resterende vraag hierover. Misschien wil de minister reflecteren op de gevolgen van die 800.000 kilo, waarvan wordt gezegd: we weten niet precies waar het ligt, maar het ligt daar wel. Het is enorm vervuילend voor de biodiversiteit, de voedselketen en het gebied daar. Ik zou van de minister in ieder geval wat meer willen horen over hoe hij daartegen aankijkt. Op welke manier zullen wij schade ervaren van deze gevolgen, niet alleen nu, maar vooral ook in

de toekomst?

Minister Harbers:

In alle eerlijkheid: je weet op een gegeven moment, naarmate de jaren verstrijken, niet meer precies waar eventueel aangetroffen vervuiling vandaan komt. We weten wat er ergens rondzwerft in de Noordzee. Maar de heer Bamenga zegt: dat ligt daar. Tja, "daar" bleek bij de eerdere zoekoperatie al een gebied van 3.000 vierkante kilometer te zijn. Dat gebied zal, naarmate de jaren gevorderd zijn, bepaald niet kleiner zijn geworden. De vragen zijn inderdaad terecht en eenvoudig gesteld, maar de praktijk heeft daar soms geen makkelijke antwoorden op. Je ziet natuurlijk bij heel veel scheepsrampen op zee dat er spul achterblijft in de zee. Vroeg of laat vind je het niet meer, of slechts bij toeval, terug.

De voorzitter:

Ik dank de minister voor de beantwoording in de tweede termijn. Nu rest ons nog om in dit debat de administratie op orde te brengen. Dat betekent dat we met elkaar even de toezeggingen doornemen. Die luiden als volgt.

Er is in ieder geval door de heer Heutink van de PVV een tweeminutendebat aangevraagd, dat hij al dan niet, naar aanleiding van een brief die hij nog gaat lezen, zal laten staan. Dat gaan we nog zien.

De overige toezeggingen luiden als volgt:

- De minister zal, vóór de zomer, in de brief over verduurzamingssubsidies ook het voorbeeld van Noorwegen met betrekking tot het varen onder eigen vlag meenemen. Dat is een toezegging aan de heer Bamenga van D66.
- De minister zal de Kamer binnen een maand schriftelijk een stand van zaken omtrent varende ontgassen doen toekomen. Hij betreft daarbij ook de positie van de schipper. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk van NSC.

Minister Harbers:

Ik word net op het volgende gewezen. Ik dacht: laat ik, als oud-Kamerlid, ook eens lief zijn voor de Kamerleden. Ik heb gezegd: binnen een maand. Maar over een maand minus een dag vindt het komende bestuurlijk overleg over varende ontgassen plaats. Zou ik misschien een paar dagen respijt kunnen krijgen om ook de resultaten van dat bestuurlijk overleg mee te kunnen nemen?

De voorzitter:

Dan wordt het: binnen ruim een maand een schriftelijke stand van zaken doen toekomen.

Dan de derde toezegging:

- De minister zal de Kamer een schriftelijke terugkoppeling geven over het brede calamiteitenoverleg over de bereikbaarheid van Ameland, waarbij hij de optie voor het aanmerken van de watertaxi als veerpont zal inbrengen. Dat is een toezegging aan de heer Pierik van BBB.

Minister **Harbers**:

Dat is overigens ook nog steeds de uitwerking van de motie-Van der Plas van vorig jaar, waar we nog mee bezig zijn.

De **voorzitter**:

Ja.

Dan de vierde toezegging:

- De minister zal de Kamer, aan het einde van het tweede kwartaal, per brief informeren over de uitkomsten van het overleg binnen de IMO over het techniekneutraal houden van investeringen in de zeevaart, in de zogenaamde scrubbers. Dat is een toezegging aan het lid Peter de Groot van de VVD.

Dan heb ik nog twee toezeggingen over:

- De minister informeert de Kamer, vóór het volgende commissiedebat Maritiem, nader over de reden dat drie schepen zich in het jaar 2023 niet aan het advies voor de noordelijke vaarroute hebben gehouden.

Minister **Harbers**:

Vier!

De **voorzitter**:

Sorry, dat klopt. Dat is net gecorrigeerd door u. Het is zo toch een prettig onderonsje met elkaar, zou ik zeggen.

En dan de zesde toezegging:

- De minister zal de Kamer in de eerder toegezegde brief ook informeren over de gevolgen van het bijmengen van chemisch afval. Dat lees ik hier. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Minister **Harbers**:

Het is eigenlijk: "de gevolgen van het niet langer bijmengen van chemisch afval."

De **voorzitter**:

Ja, precies. We zullen dat ook zo opnemen. Dan zijn we aan het einde gekomen van het commissiedebat Maritiem. Ik wil allereerst de minister en zijn ambtelijke ondersteuning bedanken voor de beantwoording en het gedane werk. Ik dank natuurlijk de leden voor hun aanwezigheid en inbreng. Hartelijk dank ook aan de mensen die hier vandaag op de publieke tribune aanwezig waren of dit debat via een liveverbinding hebben gevolgd. Hartelijk dank daarvoor.

Sluiting 16.36 uur.

