

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 306 **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**
Vastgesteld 6 januari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 3 december 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 mei 2020 inzake de rapportage over de toezichtactie sjoeren op containerzeeschepen (Kamerstuk 31 409, nr. 277);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2020 inzake voortgang overkoepelend werkplan ter voorkoming van incidenten met fosfidetabletten in de binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 290);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2020 inzake rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van ongeval MSC Zoe (Kamerstuk 31 409, nr. 291);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2020 inzake bemanningswisselingen zeevarenden (Kamerstuk 31 409, nr. 293);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2020 inzake werkwijze triage Kustwacht bij spoedeisende en niet-spoedeisende maritieme hulpverlening in het werkgebied van de Nederlandse Kustwacht (1e fase) (Kamerstuk 30 490, nr. 33);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 juli 2020 inzake ongevals cijfers scheepvaart 2019 (Kamerstuk 31 409, nr. 295);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 september 2020 inzake reactie op rapport OVV "Olielekkage haven Rotterdam" (Kamerstuk 31 409, nr. 297);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 september 2020 inzake reactie op de motie van het lid Van Esch over de lessen die geleerd zijn uit de reddingsoperatie voor zwanen in de Rotterdamse haven (Kamerstuk 31 409, nr. 289) (Kamerstuk 31 409, nr. 298);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 september 2020 inzake appreciatie van de motie van het lid Van Esch over alternatieven voor het gebruik van fosfine en soortgelijke middelen (Kamerstuk 31 409, nr. 299);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 september 2020 inzake uitvoering van de motie van de leden Schonis en Van der Graaf over de subsidie-instrumenten in relatie tot de vergroeningsambitie (Kamerstuk 31 409, nr. 287) (Kamerstukken 33 043 en 31 409, nr. 105);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2020 inzake onderzoek dimensionering Noordzeekanaal (Kamerstuk 31 409, nr. 300);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 oktober 2020 inzake MARIN-rapport containerschepen (Kamerstuk 31 409, nr. 301);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 oktober 2020 inzake uitvoering van de motie van het lid Van der Graaf c.s. over herziening van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Kamerstuk 31 409, nr. 279) (Kamerstuk 31 409, nr. 302);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 november 2020 inzake voortgang programma Beter Bediend (Kamerstuk 31 409, nr. 303);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2020 inzake reactie op verzoek commissie over bemanningswisselingen zeevarenden (Kamerstuk 31 409, nr. 304);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 november 2020 inzake beleidskader maritieme veiligheid: In Veilige Vaart Vooruit (Kamerstuk 31 409, nr. 307);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2020 inzake stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen maritieme aangelegenheden (Kamerstuk 31 409, nr. 305);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2020 inzake definitieve Havennota 2020 - 2030 (Kamerstuk 31 409, nr. 306);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2020 inzake kabinetsreactie op OVV-rapport MSC Zoe (Kamerstuk 31 409, nr. 308).

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

De voorzitter van de commissie,

Agnes Mulder

De griffier van de commissie,

Rijkers

Voorzitter: Aukje de Vries

Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Van der Graaf, Laçin, Postma, Schonis en Aukje de Vries,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.00 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Welkom bij het algemeen overleg Maritiem van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Er staan een heleboel stukken op de agenda, maar de spreektijd bedraagt zoals afgesproken toch vier minuten. Ik wil in eerste termijn twee interrupties in tweeën afspreken, zowel van de Kamer als naar de minister toe. Als u dat wilt, mag u dat ook opdelen in vier vragen, of in drieën en dan nog één vraag overhouden. Ik denk dat we het dan binnen de afgesproken tijd moeten kunnen redden.

Als eerste is het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb net al met collega's overlegd dat ik de binnenvaart doe en dat zij de rest doen. Dan hebben we dat voor vandaag gelijk afgetikt.

Voorzitter. De PVV heeft het punt keer op keer naar voren gebracht, maar het wordt er momenteel nog niet beter op. De situatie in de binnenvaart is intussen schrikbarend erger geworden. We beginnen dit overleg daarom met de oproep aan de minister om de binnenvaart niet kapot te laten gaan. Als je de Algemeene Schippers Vereeniging vraagt wat hun prioriteit is, zeggen ze momenteel namelijk: overleven.

Deze diepe crisis rondom corona kent heel veel problemen. Een daarvan is bijvoorbeeld dat de binnenvaart het gevoel heeft onder een constant vergrootglas te moeten leven. De minister stelt dat er risicogestuurd wordt geïnspecteerd, maar de realiteit is anders.

Ieder binnenvaartschip wordt meerdere keren per jaar door verschillende organisaties gecontroleerd. Elke kleine verschrijving in het vaartijdenboek of een afwijking van de wet over de vaartijden leidt tot extreme boetes. Ja, dat zijn de regels, maar in deze tijden wordt een kleine verschrijving, die in onze optiek niet veel doet voor de veiligheid, toch wat zwaar afgestraft.

De schippers vragen zich dan ook af waarom de minister de binnenvaart kennelijk een groot risico vindt. Zoals ik al aangaf, is de PVV voor goede handhaving, maar waarom springt de binnenvaart er op deze manier bovenuit? Welke veiligheidsrisico's heeft de binnenvaart blijikbaar?

Voorzitter. Dan het programma Beter Bediend. Er zijn prima intenties om de schippers beter te kunnen laten doorvaren, maar in de praktijk loopt dat niet soepel. Schippers ergeren zich kapot aan kapotte camera's, software die uitvalt of het gebrek aan onderhoud. Zijn deze problemen bekend bij de minister? Zo ja, is er voldoende aandacht voor?

De PVV is blij dat onze motie over onderhoud, waaronder dat van de sluizen, is aangenomen, maar de problemen zijn dus een stuk groter dan dat. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Dan het ligplaatsenbeleid. Gelukkig is de PVV niet de enige partij die aandacht hiervoor vraagt, maar zelfs een Kamerbrede oproep heeft nog tot weinig concrete resultaten geleid. Wil de minister ingaan op de vraag wanneer er meerdere plekken in Nederland bijkomen waar schepen voor langere tijd met de juiste voorzieningen kunnen blijven liggen? En dan bij voorkeur niet in Kanaleneiland of een of andere multicultuwijk, want schippers hebben daar met enorme overlast en criminaliteit te maken. Ik hoor dat de SP het met me eens is. Dat scheelt alweer vandaag, voorzitter. Dat is de winst.

De heer **Laçin** (SP):

Allesbehalve, voorzitter.

De **voorzitter**:

Altijd even via de voorzitter, heren. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Het gebruik van drones is een enigszins nieuw idee, waar momenteel aan voorbij wordt gegaan en waar men niet zo enthousiast over is. Het is als het vliegtuigspotten, maar dan in de binnenvaart. De drones vliegen steeds vaker boven de binnenvaartschippers. Daar lijkt weinig tegen te doen. Is de minister het met de PVV eens dat de privacy van onze schippers belangrijk is? Wat kan zij doen aan al die drones die continu boven de binnenvaartschippers vliegen en van alles en nog wat in beeld brengen? De schippers ervaren dat als erg vervelend en

ze weten niet zo goed wat ze ermee aan moeten. Ik hoor graag van de minister of zij daar wat aan kan doen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft de heer Dijkstra een interruptie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De drones worden ingezet als nieuwe technologie om het handhavers makkelijker te maken. De PVV zal het toch met ons eens zijn dat illegale praktijken gecontroleerd moeten kunnen worden, dat je daarop moet kunnen handhaven, en dat drones dan een goed middel kunnen zijn.

De heer Van Aalst (PVV):

Jazeker. Het is prima als het drones van opsporingsdiensten zijn. Het kan dan een meerwaarde hebben. We constateren echter dat er vooral binnenvaartspotters in de lucht hangen die als hobby de binnenvaartschippers op de een of andere manier in beeld willen brengen. Dat wordt als erg onprettig ervaren. Je moet het zo zien dat het schip in dit geval het huis van de schipper is. Als de heer Dijkstra in het weekend thuis in het zonnetje ligt te baden, kan ik me zo voorstellen dat hij het niet prettig vindt als de opsporingsdienst met een drone boven zijn tuin hangt om in beeld te brengen of hij zich wel aan de regels houdt. Ik vind daar wel wat van. Ik neem aan de heer Dijkstra ook.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank voor uw antwoord, want u maakt een verschil tussen de hobbymatige mensen die zelf willen filmen en de opsporingsdiensten, die zich volgens mij aan alle privacyregels moeten houden. Als het je huis is, wat een binnenvaartschip ook is, wil je niet dat iemand zit te gluren. Dat zal de heer Van Aalst met ons eens zijn.

De heer Van Aalst (PVV):

Zeker. Het is goed dat de heer Dijkstra die vraag nog even stelt. Het is helder dat het ons gaat om de hobbydrones die boven schepen hangen en dingen in beeld brengen. Opsporingsdiensten kunnen wat ons betreft van dat soort middelen gebruikmaken.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft mevrouw Postma een interruptie.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dit waren goede punten over de binnenvaart. Ik wil tevens verwijzen naar de motie-Laçin/Postma over de ligplaatsen. De ASV heeft onlangs een enquête onder haar leden gehouden over wat er aan de ligplaatsen kan verbeteren. Het is een heel uitgebreide enquête. Is de heer Van Aalst niet benieuwd wat erin staat, en vooral wat de minister ervan vindt?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Zeker. Ik weet niet waarom het beeld is ontstaan dat ik daar geen interesse in heb. Ik heb daar zeker interesse in. Ik ben al vanaf dag één volop in gesprek met de ASV, of eigenlijk mijn collega voor mij al. Ik ben blij dat heel veel collega's tegenwoordig ook met de ASV in gesprek zijn en dat de binnenvaart een heel prominente plek op de agenda heeft gekregen. Dat is weleens anders geweest. Ik kan me nog een van de eerste overleggen Maritiem herinneren. Ik zat hier geloof ik alleen met de SGP. De SP was er ook bij; laat ik die niet vergeten. We zaten hier toen met een heel beperkt groepje. Ik ben heel blij dat die groep is uitgebreid en dat de binnenvaart de aandacht krijgt die ze verdient.

De **voorzitter**:

U heeft nog een kleine minuut.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb nog twee punten, dus dat gaat volgens mij wel lukken.

Even kort over de triage met de Kustwacht en de discussie rond de KNRM en de bergers. De Kamer heeft heel duidelijk gesteld hoe we het zien. Het lijkt nu allemaal enigszins in beeld. We hebben van de minister een A4'tje gekregen, maar dat roept nog wat vragen op. Is de minister bereid om een evaluatie uit te voeren over of de triage nu loopt? Ik hoor graag op welke termijn die evaluatie kan worden uitgevoerd. Is het nu opgelost tussen de bergers en de KNRM?

Dan nog kort een punt rondom de Maritieme Servicehaven in Urk. We krijgen signalen dat het vastloopt vanwege de stikstofdiscussie. Ze waren in Flevoland destijds heel blij dat de Kamer zei: zet dat nou even door en regel het nu gewoon. Maar de uitvoering lijkt nu toch enigszins in rustig vaarwater te komen.

Voorzitter. Heel kort over de aanbesteding ...

De **voorzitter**:

Nou, heel kort, want u bent al over de vier minuten heen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb één korte opmerking over de aanbestedingen van onze vloot. Het zou mooi zijn, en een goede impuls voor de economie, om hier snel duidelijkheid over te geven richting de sector. Kan de minister ons hierin meenemen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Postma van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik begin met de MSC Zoe en de Wadden. Daar ligt een goed rapport over, waarvoor dank. Ik ben blij dat de Kustwacht meteen met de aanbevelingen aan de slag is gegaan. Het CDA heeft het idee dat er van de grote legpuzzel nog een aantal puzzelstukjes ontbreken. Wil de minister nader onderzoek doen naar het effect op kleinere schepen, zoals feeders? Wil zij aan de slag gaan met de voorbereiding om te kijken of we toch met de IMO de routes kunnen afsluiten als dat echt nodig is? Wil zij doorgaan met het voeren van gesprekken daarover met Denemarken en Duitsland?

Voorzitter. Dan de binnenvaart. Ik sluit mij aan bij de punten van de heer Van Aalst over de bruggen en sluizen. Ik wil daaraan toevoegen dat het op Rijkswaterstaatsniveau goed lijkt te werken, maar bruggen zijn ook eigendom van andere overheden. Kan er extra naar een goede afstemming tussen al die overheden worden gekeken, zodat de vaarroutes kunnen doorgaan?

Dan de fosfine. We zouden voor de herfst een plan van aanpak krijgen. Dat plan ligt er nog steeds niet. Dat is een grote zorg voor de veiligheid van de schippers. Ik wil daarom manen om het plan met spoed naar de Kamer te sturen en door te gaan met het actieplan.

Ik had het zojuist al even kort over de ASV en hun enquête. Ik zie graag dat de minister daar ook even naar kijkt. De enquête gaat over de ligplaatsen.

Dan de diensten van Inmarsat en de veiling van 5G. Inmarsat biedt twee relevante diensten voor onze scheepvaart en de veiligheid, namelijk de medische dienst en het noodsignaal. De CDA-fractie ziet graag dat de diensten behouden blijven en wil van de minister een garantie hebben dat ze kunnen blijven doorgaan, ook al vindt er een veiling plaats. De CDA-fractie ziet graag dat de minister daarover met EZK in gesprek gaat.

Dan de Havennota. Die ziet er goed uit. We hebben twee punten. Die gaan beide over stikstof. Het ene punt gaat over de urgentie van Maasvlakte 2. Wij zien graag welke initiatieven de minister neemt om de stikstofcrisis daar te doorbreken.

De **voorzitter**:

We wachten even tot de bel is afgelopen, want die duurt een minuut.

Gaat u verder, mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

We waren bij de Havennota. Het andere punt betreft de Maritieme Servicehaven Urk, die in gevaar is door stikstof. Is er een mogelijkheid om daaruit te komen? Misschien met een stikstofvoorfinanciering of iets anders? Het CDA wil graag dat de minister met die groep in gesprek gaat.

Dan hebben we de bemanningswisseling van de scheepvaart. We horen nog steeds dat dit moeizaam gaat. We weten dat het lastig is om tot een oplossing te komen, maar we willen de minister toch vragen om met haar collega's, want die heeft ze daarvoor nodig, volop aandacht ervoor te blijven vragen en te blijven werken aan een oplossing.

Dan kom ik op het varend ontgassen. Wij vernemen dat dat nog niet helemaal soepel gaat en dat we daar nog niet alles voor hebben. We willen graag een stand van zaken hiervan.

Het laatste punt gaat over onze kust, met name over het zwemmen. Deze zomer kenmerkte zich, vergeleken met afgelopen jaren, door extreem veel muien. Er is een goede inzet van veel vrijwilligers en veel beroepskrachten, en kustgemeenten zijn er op hun manier allemaal mee bezig. We constateren echter ook dat het bij elke gemeente anders gaat. Er waren deze zomer extreme omstandigheden. Volgens ons is daar voor allen veel van te leren. Het CDA wil heel graag dat de minister met deze drie partijen om tafel gaat om te kijken wat de lessons learned zijn, en hoe we met z'n allen kunnen werken aan een goede bescherming van onze zwemmers tijdens het zomerseizoen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Schonis voor mevrouw Postma.

De heer **Schonis** (D66):

Het is goed om te horen dat mevrouw Postma eindigt met het welzijn van zwemmers langs de kust. Ik ken het CDA als een partij die heel veel aandacht vraagt voor het welzijn van opvarenden en zeevarenden. We hebben vorige maand samen ook de motie over de zeemanshuizen ingediend. Ik ben benieuwd of zij vindt dat de minister inmiddels voldoende voor de vele bemanningen heeft gedaan die nog steeds aan boord van schepen vastzitten. De bemanningswisselingen konden vanwege corona niet doorgaan.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Wat het CDA betreft mag er inderdaad een tandje bij. Het CDA ziet hoe moeilijk het is. Er moet immers veel worden samengewerkt met andere ministeries en met de marechaussee omtrent visumverlengingen en quarantainemaatregelen. Maar omdat dit voor de zeevarenden zo belangrijk is, en uiteindelijk ook voor ons goederentransport, willen wij de minister toch vragen of zij samen met haar collega's een tandje kan bijzetten en blijven zetten.

De voorzitter:

Dat was voldoende? Dank u wel. Dan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Mijn inbreng zal ook voornamelijk over de binnenvaart gaan, want die is hard getroffen door de coronapandemie. Schippers zien opdrachten vervallen, contracten worden ontbonden en tarieven worden soms wel gehalveerd. De coronacrisis laat wederom zien dat binnenvaartschippers door opdrachtgevers als speelbal worden gebruikt wanneer het ze uitkomt. Dat moet veranderen. Dat kan door de markt transparanter te maken en de schipper meer inzicht te geven in mogelijke opdrachten.

Ik heb het in 2017 en 2018 al vaker over AGORA gehad, een systeem dat daarbij helpt. Ik wil de minister vragen om stappen te zetten om de sector voor de schipper gezonder, transparanter en evenwichtiger te maken. Welke stappen kan zij daartoe zetten?

Dan het probleem rondom de ligplaatsen. Ik lees dat Rijkswaterstaat naar aanleiding van de aangenomen motie-Laçin/Postma minder streng met het 3x24-uursregime omgaat, zeg ik richting de heer Van Aalst, en dat er wordt gekeken welke ligplaatsen voor een langere ligtijd kunnen worden gereserveerd. Uit een recente enquête van de ASV, die al is aangehaald, blijkt dat bijna 80% van de schippers het afgelopen jaar te maken heeft gehad met een tekort aan ligplaatsen. De coronacrisis lijkt dit erger gemaakt te hebben. Wanneer komt Rijkswaterstaat met een structureel aanbod van ligplaatsen waar langer gelegen kan worden en waar basisvoorzieningen aanwezig zijn?

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft de heer Van Aalst een interruptie.

De heer Van Aalst (PVV):

De heer Laçin reageerde natuurlijk op de ligplaatsen in Kanaleneiland in mijn betoog. Is hij het met mij eens dat er bij die ligplaatsen allerlei problemen zijn en dat het goed zou zijn dat daar qua veiligheid wat wordt gedaan?

De heer **Laçin** (SP):

Dat er problemen zijn bij ligplaatsen, benoem ik zelf ook. Het gaat dan vooral om de duur van ligplaatsen. Als het om veiligheid gaat, zijn er zeker issues. Ik vraag de heer Van Aalst echter te stoppen met het zoeken naar discriminerende opmerkingen, zoals multiculturele wijken en Kanaleneiland. Problemen zijn er overal. Dat ligt echt niet aan de etnische achtergrond van mensen. De PVV moet kappen met zoeken naar momenten om deze punten te kunnen maken. Het is geforceerd. Iedereen ziet het. Kap er gewoon mee.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Meneer Laçin wordt zo emotioneel dat hij vergeet via de voorzitter te spreken. Ik zou de heer Laçin willen benadrukken dat ik geen enkel moment iets over etniciteit of wat dan ook heb genoemd. Ik heb Kanaleneiland genoemd, omdat in enquêtes wordt aangegeven dat daar een probleem is met de veiligheid en met inbraken. Ik vind het zelfs discriminerend dat de heer Laçin blijkbaar allerlei mensen erbij haalt die daar de schuld van zouden zijn. Ik heb helemaal geen schuldigen aangewezen. Ik vind het heel bijzonder dat hij dit doet. Waarom zou u mij iets in de mond willen leggen wat helemaal niet klopt?

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst, als u de heer Laçin verwijt dat hij niet via de voorzitter spreekt, moet u dat zelf misschien ook niet doen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik weet dat de heer Van Aalst een oprecht Kamerlid is. Dat theatrale hier hoeft helemaal niet. Volgens mij had hij het in zijn inbreng letterlijk over multiculturele wijken. Als de PVV dat benoemt, dan weten we welke kant het opgaat. Dan gaat het heel snel richting discriminatie en dat is hier ook niet anders.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Een ander probleem dat door de coronacrisis is ontstaan, is de wisseling van zeevarenden op schepen. Het is goed om te lezen dat de minister inmiddels kan melden dat de zaken waar wij als Nederland rechtstreeks invloed op hebben -- dat zijn bijvoorbeeld wisselingen in ons land zelf, visumverstrekking en het consulaire bijstaan -- redelijk op orde zijn. De SP maakt zich echter wel zorgen over de nog altijd beperkte mogelijkheden om bijvoorbeeld in Azië en Zuid-Amerika

van opvarenden te wisselen. Kan de minister aangeven welke gevolgen dat voor Nederlandse zeevarenden heeft? Welk traject wordt met het Franse initiatief doorlopen om de Maritime Labour Convention aan te scherpen? Hoe ligt het internationale krachtenveld? Wat kunnen we hiervan verwachten? We kunnen niet accepteren dat zeevarenden soms al maanden niet van boord zijn gegaan en hun gezinnen niet hebben gezien.

Dan het varend ontgassen. Mijn motie voor een landelijk verbod op het varend ontgassen per 1 juni van dit jaar is aangenomen, maar het is nog niet gelukt. De minister heeft het besluit voor het invoeren van dit verbod drie maanden geleden naar de Kamer gestuurd, maar hierin ontbreekt nog altijd de datum van inwerkingtreding. Ik wil vandaag van de minister horen wanneer het verbod van kracht wordt en of de ontgassingsinstallaties dan ook gereed zijn en qua aantallen aan de behoefte voldoen. Het blootstellen van schippers en omwonenden aan giftige stoffen moet zo snel mogelijk stoppen. Daarom deze dringende oproep voor een concrete datum.

Tot slot, voorzitter. De heer Van Aalst noemde het ook al: de koude sanering van de binnenvaart. Meerdere Kamerleden maken zich hard om die vloten te behouden. Ook de minister zet zich hiervoor in. Die inzet heeft geleid tot uitstel, maar niet tot afstel. Het is daarom opvallend dat de CCR in haar eigen jaarverslag opmerkt dat het aandeel schepen met een laadvermogen tot 1.000 ton aan het afnemen is. Gaat de minister hierover in gesprek met de CCR?

Daarnaast hebben wij begrepen dat de minister het verzoek van de ASV, PTC en evofenedex om uitsluitend in Nederland varende schepen van bepaalde eisen vrij te stellen, heeft afgewezen. Kan zij deze afwijzing toelichten? Hoe rijmt zij dit met het hart dat zij voor de binnenvaart heeft en met de ambitie om het goederenvervoer zo veel mogelijk van de weg naar het water te verplaatsen?

Ik sluit me aan bij de vraag over de drones. Die zouden niet voor handhaving worden ingezet. De schippers willen graag weten hoe hun privacy in die situatie is gewaarborgd.

Ik heb afgelopen dinsdag tijdens het WGO Water twee vragen gesteld over de afspraken die met Duitsland en Denemarken zijn of worden gemaakt over de vaarroute bij de Wadden. Hoe staat het hiermee? Kan de minister in haar beantwoording ook het punt meenemen over het veiliger maken van het sjoeren om de containers niet te verliezen? De FNV heeft hier aandacht voor gevraagd.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik begin mijn inbreng met een korte terugblik. Toen ik in oktober 2018 aantrad als Kamerlid, was de eerste uitnodiging die ik kreeg voor het maritieme gala. Ik heb een aantal mensen daar voor het eerst ontmoet. Het was een heel leuke bijeenkomst, vandaar dat die altijd is blijven hangen. Er werd toen druk gesproken over de vergroening van de sector op dat moment. Ik ben dan ook erg trots dat wij vorig jaar die green deal hebben kunnen sluiten en dat we de ambitie die toen ik aantrad nog een beetje in de lucht hing, hebben kunnen waarmaken.

Er is sinds die tijd veel gebeurd, niet in de laatste plaats de coronacrisis, die de hele maritieme sector hard heeft getroffen. Een aantal mensen refereerden er uiteraard al aan.

Ik heb in juni aan de minister gevraagd of zij in kaart kon brengen of de huidige maatregelen bij de ambities van de sector passen als het gaat om de verduurzaming. Dat heeft de minister gedaan. Uiteraard veel dank daarvoor. In haar verkenning zegt ze echter dat om de reductiedoelstelling van 70% uit de green deal te behalen, de inzet van meer instrumenten nodig is. Dat baart me wel wat zorgen. 2030 is niet ver weg meer. De minister heeft gezegd dat zij nog met een actieagenda komt. Zij zou ook kijken of ze in Europa meer instrumenten kan inzetten om de sector te vergroenen.

Ik heb daar wel een paar concrete vragen bij. Wanneer is die actieagenda voor de green deal klaar? Ik kan me herinneren dat ik voor de green deal een mooie deadline had gesteld, namelijk de verjaardag van de minister. Misschien kunnen we die weer inzetten. Volgend jaar komt die vanzelf wel weer een keer voorbij. Krijgt de Kamer in de actieagenda een beeld van of we op koers liggen om de ambities te halen? Gaat de minister zich hardmaken voor de inzet van de vergroeningsinstrumenten, zodat we de verduurzaming van de transportsector, via maritiem en de binnenvaartsector, in Nederland kunnen doorzetten?

Dan kom ik vanzelf op het volgende punt dat bij een korte terugblik komt bovendrijven, namelijk de MSC Zoe. Ik heb bij de begroting al gezegd dat deze ramp niet nog een keer moet gebeuren. Ik ben blij met de brief die de minister heeft gestuurd en de reactie op het OVV-rapport, en met dat zij met veel punten concreet aan de slag gaat, zeker ook omdat de acties grotendeels aansluiten bij het Actieplan schone Wadden, dat ik de minister de vorige keer heb aangeboden.

Ik ben ook blij dat de minister heeft gezegd dat ze met Panama en Duitsland in IMO-verband gaat optrekken om te kijken of we maatregelen kunnen treffen in het licht van de schaalvergroting die in de sector plaatsvindt. Er komen bij de ILT-inspectie extra controles op de containers, met name op het containergewicht. Meneer Laçin refereerde er ook al aan.

Maar ja, de vraag is of dat allemaal genoeg is en of het snel genoeg effect zal sorteren. Het stormseizoen is immers in feite alweer aan de gang. De maatregel die het snelst is door te voeren, namelijk de actieve verkeersbegeleiding door de Kustwacht, neemt de minister nu nog niet. "Daar ga ik de komende jaren nog aan werken." Ik ben benieuwd welk tijdpad de minister voor zich ziet voordat die maatregel kan worden doorgevoerd, want dit is iets wat Nederland volgens mij vrij snel moet kunnen doorvoeren.

En ik mis nog een paar acties. Het OVV-rapport heeft bijvoorbeeld aangegeven dat verzekeringen erg belangrijk zijn voor reders als het gaat om het beperken van risico's rondom het sjoeren. Verzekeraars kunnen niet zonder meer hun polisvoorwaarden aanpassen. Het is een

internationale markt en niet alle containerschepen hebben een Nederlandse verzekeraar. Ik heb echter met het Verbond van Verzekeraars gesproken en die zeggen dat ze wel degelijk bereid zijn om hun voorwaarden wellicht aan te passen. Kan de minister met hen om de tafel gaan om in IUMI-verband te kijken -- dat is de internationale brancheorganisatie voor verzekeraars -- of het aanpassen van de polisvoorwaarden kan worden geagendeerd?

De **voorzitter**:

Voor u verdergaat, heeft mevrouw Postma een interruptie.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik zit even mee te luisteren met D66 over het punt van verzekeringen. Ik moet zeggen dat dat als een heel mooi, goed punt klinkt. Als iets duurder of kostbaarder wordt, wordt er meestal beter voor gezorgd. Ik zou daaraan iets willen toevoegen om constructief mee te denken. Ik ben benieuwd wat D66 ervan vindt.

Je hebt altijd een verschil tussen prijs en waarde. Bij de containerramp is het grootste probleem die kleine plastic rotbolletjes die nu overal liggen. Die kosten eigenlijk niet zo veel. Is de heer Schonis het ermee eens dat het goed zou zijn als de verzekeraars naast de prijs van het product ook naar de waarde zouden kijken, met name naar de opruimkosten als zoiets in zee terechtkomt, en als dat in de polisvoorwaarden wordt meegenomen? Dat soort containers moet een andere plek op het schip krijgen, wat meer binnenin, zodat er minder kans is dat die overboord gaan.

De heer **Schonis** (D66):

Dat antwoord kan ik kort en goed geven. Het antwoord is zonder meer ja. Daarom kwamen de verzekeraars er ook mee bij ons. Uiteindelijk moeten de verzekeraars de opruimkosten dekken. Het is heel goed als we niet alleen naar de waarde van de vervoerde goederen kijken. De plastic bolletjes zijn een heel goed voorbeeld. De waarde van die bolletjes in het economisch verkeer is heel marginaal, maar je bent jarenlang ermee bezig om het allemaal op te ruimen. Die kosten komen bij de verzekeraar terecht. Het antwoord is dus zonder meer ja. Ik vraag de minister om in het overleg met de verzekeraars dit voorbeeld aan te halen, dat een van de meest sprekende voorbeelden is.

De **voorzitter**:

Wilt u afronden? U heeft nog twee seconden.

De heer **Schonis** (D66):

Dat is fantastisch.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat, heeft de heer Laçin een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wilde interromperen op het punt van het sjourner, maar dan niet over de verzekeraars. Tijdens de rondetafel, die ik online heb moeten volgen omdat ik er zelf niet bij kon zijn, zei de FNV dat de Rotterdamse haven, waar ik vandaan kom, koploper in de wereld is als het gaat om veilig sjourner en de veiligheid van zowel werknemers als schepen. Vindt D66 ook dat de minister dat nationaal maar vooral internationaal veel meer op de agenda moet zetten, zodat andere landen een voorbeeld kunnen nemen aan het sjourner in Nederland? Vindt D66 dat we daarin een voorbeeld kunnen zijn voor andere landen? Vindt D66 dat het daarmee veiliger wordt en rampen zoals met de MSC Zoe wellicht kunnen worden voorkomen?

De heer **Schonis** (D66):

Dank voor deze vragen, meneer Laçin. We hebben in ons actieplan, dat ik vorige maand heb gepresenteerd en aan de minister heb aangeboden, heel bewust aandacht gevraagd voor het sjourner, juist in internationaal verband. Ik heb begrepen dat de Nederlandse sjourbedrijven in de Rotterdamse haven kwalitatief erg goed sjourner. Ik heb echter ook begrepen dat een aantal met name kleinere schepen helemaal niet gesjord hoeven te worden. In andere havens is dat wel verplicht, zoals in Antwerpen, dat niet zo heel ver hiervandaan is. In het kader van een gelijk speelveld heb ik in mijn actieplan aan de minister gevraagd om daar aandacht aan te besteden. Het antwoord is dus zonder meer ja.

De **voorzitter**:

"Ja" is inderdaad ook een antwoord. Een antwoord kan dus ook korter als het alleen "ja" is. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

We zijn niet voor niets politici, voorzitter.

Een vervolgvraag is dat we dan moeten pleiten voor meer zekerheid voor werknemers. Ervaring helpt daar heel erg bij. Vooral in internationaal verband hebben de mensen die containers moeten sjourner vaak slechte contracten, flexcontracten en geen zekerheid. Ze werken hele lange uren om aan een leefbaar loon te komen. Vindt D66 ook dat goed werk, zeker werk en veilig werk hierbij een onderdeel zijn, waarover we het eigenlijk met elkaar eens zijn?

De **voorzitter**:

De heer Schonis: ja of nee?

De heer **Schonis** (D66):

Daar kan ik vrij makkelijk antwoord op geven. Ook dat antwoord is ja. Arbeidsvoorwaarden en veiligheid zijn twee punten die we in het gepresenteerde actieplan expliciet hebben benoemd. Ik heb het actieplan aangeboden aan de minister, maar ik zal ervoor zorgen dat de heer Laçin een kopie krijgt. Dat is goed.

De **voorzitter**:

U was ...?

De heer **Schonis** (D66):

Ik had nog één laatste punt, voor twee seconden.

De **voorzitter**:

Twee seconden, ja. Doe uw best.

De heer **Schonis** (D66):

Even kijken. Ik moet even opnieuw opstarten. Sorry.

De **voorzitter**:

De tijd is voorbij.

De heer **Schonis** (D66):

Ja, dat dacht ik al. Er is vorig jaar een motie aangenomen van mevrouw Kröger en mij, waarin we hebben gepleit voor een draaiboek voor als er een containerramp is, zoals die containers die overboord zijn geslagen. Hoe staat het met dat draaiboek? In het noorden van het land is bij de veiligheidsregio bijvoorbeeld nu een draaiboek klaar voor zo'n grote containerramp en de inzet van alle diensten.

Dit was mijn laatste vraag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Remco Dijkstra van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik vind het algemeen overleg Maritiem altijd een van de leukste overleggen. Er staan ongeveer twintig onderwerpen op de agenda waaruit je kunt kiezen en ze zijn allemaal relevant. Ik vind het mooi omdat het altijd echt over de inhoud gaat.

Voorzitter. Ik wil een paar punten noemen. Allereerst de MSC Zoe. We hebben 26 november een forse brief gekregen, waarin de minister in een kabinetsreactie aangeeft dat ze alle aanbevelingen overneemt. Ze geeft ook aan wat er al in gang is gezet en wat ze daarbovenop nog gaat doen. Ik ondersteun dat verhaal. Zo'n ramp moeten we natuurlijk nooit meer hebben. Dat willen we niet. Maar we moeten uitkijken dat we niet doorslaan in regelgeving. Alles wat je doet, moet realistisch en uitvoerbaar zijn, en ook gebaseerd op de internationale samenwerking. Tegelijkertijd voelen we allemaal de urgentie om zoiets te voorkomen. Ik denk dat er een goede balans is gevonden.

Ik heb nog wel een kleinigheidje. Ik kan aanbeveling nummer vier van de OVV niet terugvinden, maar misschien is die eruit gevallen. Dus graag een reactie.

De **voorzitter**:

Misschien dat u even kort de aanbeveling kunt noemen voor de mensen thuis?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het zijn er in totaal zes.

De **voorzitter**:

Nee, aanbeveling nummer vier.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Die kan ik dus niet vinden in de brief, maar die staat hier.

De voorzitter:

Dan gaat de minister daar zo op in. Gaat u verder, want het gaat allemaal van uw tijd af.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Precies. Wat bent u weer streng vandaag.

Dan de veiling van de communicatie tussen schepen en de Kustwacht. Volgend jaar vindt er een veiling plaats. We hebben wat berichten gehad over zorgen. Die hadden te maken met Inmarsat, waaraan net werd gerefereerd, en de Radio Medische Dienst, waarbij je een soort zorgnorm hebt. Er moet 750 keer per jaar hulp van een arts worden ingeroepen. Hoe ga je daarmee om? Graag een reactie daarop.

Dan een andere vraag. Er liep heel lang een discussie over de berging. Ik hoop dat die ten einde is. We hadden altijd een discussie over de commerciële bergers versus de vrijwilligers. Is dit nu daadwerkelijk opgelost? Zijn we af van eventuele cowboypraktijken of het misgunnen van elkaars handel?

Het is op zich een heel goede zaak dat er naast de binnenvaart, waar we het altijd over hebben, meer aandacht voor de zeescheepvaart en de mondiale ontwikkelingen komt. Niemand heeft die nog genoemd, maar ik ben echt verheugd over de Havennota 2020-2030. Complimenten daarvoor. En ook complimenten aan de mensen die het allemaal hebben uitgevoerd.

Vergeleken met de Luchtvaartnota, waar we nog over komen te spreken en waar heel veel discussie over is geweest, is er over deze Havennota eigenlijk weinig discussie geweest. Alles staat erin: de trends, de ontwikkelingen in geopolitiek, de andere goederenstromen, verduurzaming, het concurrerend houden van de havens, de ICT, de achterlandverbindingen en dergelijke. Ik hoop dat het een hele mooie basis is als oplegger om de samenwerking tussen alle havens verder te brengen. Het belangrijkste is om de havens die we hebben zo goed mogelijk te behouden, alsmede de ermee gemoeide banen en werkgelegenheid, omdat ze onze economie helpen. Dus mijn complimenten daarvoor.

Dan denk ik dat ik er wel ben, voorzitter. Ik zal vast iets vergeten, maar dat komt dan nog wel.

De voorzitter:

Dat kan dan later misschien nog, als u daar de tijd voor heeft. Het woord is aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Er staan veel punten op de agenda. Ik wil beginnen de minister te bedanken voor haar uitgebreide en adequate reactie op het OVV-rapport over de MSC Zoe en de aanbevelingen.

Omdat we zo weinig spreektijd hebben, moet ik mij beperken tot de onderwerpen waarop ik wil doorvragen en waarvan ik denk dat daar nog ruimte zit om misschien nog een stap verder te gaan.

Een van de belangrijkste aanbevelingen, die hier in het debat ook altijd een rol heeft gespeeld, is hoe we met de zuidelijke vaarroute omgaan. Uit het gesprek van de Kamer met de OVV hebben we eigenlijk bevestigd gekregen dat we, met wat we nu in handen hebben, voldoende onderbouwing hebben om richting de IMO te gaan, samen met Duitsland en Denemarken, om een oproep te doen om de vaarroute af te sluiten voor de grote containerschepen.

In de reactie van de minister op de brief zien we nu echter dat de eerste contacten met Duitsland en Denemarken daarover niet bevredigend zijn en niet echt op draagvlak kunnen rekenen om die stap te zetten. Wil de minister hier nader op ingaan? Kan zij toelichten wat hier de bottleneck is?

Wat de ChristenUnie betreft, doen we een nieuwe poging. Er zou met Duitsland en Denemarken een top moeten komen over de Wadden en over het sluiten van de vaarroute. Wat de ChristenUnie betreft, zouden we de weg naar de IMO wel moeten bewandelen. Graag een reactie daarop van de minister.

De voorzitter:

Mevrouw Postma heeft een interruptie.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Collega Van der Graaf laat hier een belangrijk punt zien. Ik had het in mijn inbreng ook over het feit dat het belangrijk is om naar de IMO te gaan, juist om de casus goed voor te bereiden. We moeten dit met een goed onderbouwde casus opbouwen, met Denemarken en Duitsland erbij, en ervoor zorgen dat we uiteindelijk de mogelijkheid hebben om die routes dicht te doen.

Mevrouw Van der Graaf zei dat er voldoende informatie is. Het CDA ziet echter een aantal punten die nog nader moeten worden onderzocht, zoals de feeders die ik noemde, maar ook het effect van het groene water op de schepen, en het effect van volle beladingen op ons kwetsbare ondiepe Waddengebied. Is mevrouw Van der Graaf het met het CDA eens dat het nodig is om daar een extra onderbouwing voor te geven, om de kans van slagen voor de minister groter te maken als zij dit op IMO-niveau naar voren gaat brengen?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik hoor daar vooral een interpretatie van het CDA. We hebben een heel doorwrocht OVV-rapport. Daar zit zo veel in dat we die route volgens mij alvast kunnen gaan inzetten. Er is ook met MARIN gesproken. Dat heeft ook nog op een paar punten gewezen. Het een sluit het ander niet uit.

Het is best goed om nog eens te kijken wat je aan onderbouwing kunt doen, maar dat sluit niet uit om nu al de stap in gang te zetten. Dat moet wel met Duitsland en Denemarken, want die hebben we hierbij nodig. Het een sluit het ander niet uit.

Als het CDA nu voorstelt om te talmen en te wachten, dan zet de ChristenUnie daar iets tegenover. Wij zeggen: now is the time; we gaan nu deze stap zetten. Het is straks bijna twee jaar geleden dat die ramp heeft plaatsgevonden, maar we hebben gehoord dat het morgen weer kan gebeuren. We moeten niet talmen.

De voorzitter:

Mevrouw Postma nog?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat valt me toch tegen van de ChristenUnie. We zien volgens mij allemaal, elke partij die hier aan tafel zit, het belang van het beschermen van het Waddengebied. Hier is absoluut geen sprake van talmen. Wat we wel graag willen, is dat het slaagt. Wat het CDA betreft, gaan we en in zetten. Maar het is wel belangrijk om de onderbouwing goed te doen. Ik wil daar van mevrouw Van der Graaf graag een reactie op. Wat het CDA betreft, kunnen beide starten, maar zonder goede onderbouwing acht ik de kans van slagen minder groot. Dat risico moeten we met z'n allen niet willen nemen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik hoor mevrouw Postma dat zeggen, maar ik vind het lastig. Ik heb de OVV hoog zitten. De OVV zegt dat we met dit rapport een goede onderbouwing hebben geschreven. Ik krijg dat ook bevestigd vanuit de praktijk. Dit is een conclusie waar we op af kunnen gaan, want anders hadden ze dat ook niet richting de minister aanbevolen, en had de minister ook niet alvast de stap richting Denemarken en Duitsland gezet.

Ik vind het lastig om nu helemaal op de interpretatie van het CDA te varen. We vinden elkaar wel in het feit dat we voor een deugdelijke onderbouwing moeten zorgen. De ChristenUnie denkt dat we die nu hebben. Ik denk dat het goed is dat de minister hierop ingaat en dat zij ook ingaat op waar zij nog licht ziet. Het is ook nuttig om te weten hoe het gesprek met Duitsland en Denemarken is verlopen. Maar laten we niet talmen. Het is de hoogste tijd.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw betoog.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik vraag naar de mogelijkheid om gebruik te maken van de status van de Waddenzee als Particularly Sensitive Sea Area. Dat zegt de OVV ook. Zouden we de regio geografisch kunnen uitbreiden, zodat we meer routeringsmaatregelen kunnen treffen? Graag een reactie daarop van de minister.

Zouden we, zoals ik al eerder heb aangegeven, de Wet bestrijding maritieme ongevallen niet moeten aanpassen om beter te kunnen interveniëren? Voor de territoriale wateren is de wet oké, maar voor de exclusieve economische zone is de wet eigenlijk een hele nauwe interpretatie van het internationale zeerecht. Daar is meer nodig. Ik wil een specifieke reactie van de minister hierop, want in de brief van 26 oktober is hier te weinig op ingegaan.

Dan vraag ik nog naar de mogelijkheid om de VTS-gebieden in te stellen. Dat zijn extra gebieden waar de Kustwacht schepen directiever en actiever kan adviseren. De minister geeft aan daar nu geen noodzaak voor te zien, maar ik zou haar toch willen vragen om ernaar te kijken. We horen ook van de Kustwacht dat het wenselijk is, dus graag een reactie daar nog op van de minister.

Dan kom ik op de zero-emissiebinnenvaart. Als we in het huidige tempo doorgaan, halen we het doel van ten minste 150 emissieloze schepen in 2030 niet. Dat doel is neergelegd in het Klimaatakkoord en in de green deal. Gelet op het feit dat bij de binnenvaart geen dieselaccijns wordt geheven maar schippers wel energiebelasting over de elektriciteit betalen, is er sprake van ongelijke fiscale behandeling, in het voordeel van de fossiele brandstoffen. Wat de ChristenUnie betreft, zou het interessant zijn om een tijdelijk nihil tarief te heffen voor de energiebelasting op emissieloze binnenvaartschepen. Graag een reactie daarop van de minister.

Mede namens mevrouw Kröger vraag ik hoe het met het schadefonds staat. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de MSC Zoe daadwerkelijk verantwoordelijk blijft? De vervuiler betaalt voor al die plasticvervuiling in het Waddengebied.

Hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De voorzitter:

Eigenlijk nul, maar misschien nog een slotvraag. Er staat heel veel op de agenda.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Er staat inderdaad veel op de agenda en we hebben maar vier minuten spreektijd. Ik wil nog wel een ander punt aanstippen vanuit de binnenvaart. De ASV heeft bij ons voor een aantal punten aandacht gevraagd. Zij vragen ook aandacht voor de crisishardheidsclausule, zodat schippers hun certificaat kunnen behouden. Nederland zou dat in de CCR moeten vragen. Ik vraag een reactie hierop van de minister. Is zij bereid om hier aandacht voor te vragen?

Dan sluit ik hiermee af.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Dijkstra had nog een interruptie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik wilde weten wat mevrouw Van der Graaf specifiek van de binnenvaart vond. Ik wilde haar wat tijd gunnen.

De **voorzitter**:

Het is heel aardig dat u haar daarvoor de ruimte biedt, maar het is wel een hele open vraag, waar een antwoord van tien minuten op kan komen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik ben wel blij met deze vraag, want dat geeft mij de gelegenheid om een ander punt op te brengen. Dat raakt niet zozeer aan de binnenvaart, maar wel aan de binnenwateren. Mevrouw Postma vroeg net aandacht voor de muistromen in de zomer. Ik sluit me aan bij de zorgen die daarover zijn geuit.

We zagen echter ook dat het op de binnenwateren en de meren ongelooflijk druk was. Er was wat geklier en er waren wat problemen.

De **voorzitter**:

En uw antwoord op de vraag is?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Er geldt op dit moment een vaarbewijs voor boten vanaf 15 meter, maar moeten we niet ook een vaarbewijs voor boten vanaf 5 meter invoeren? Er zitten veel mensen op het water die geen vaarbewijs hebben, maar daar wel varen. Het is druk. Er is nauwelijks nog waterpolitie. Is de minister bereid om hiernaar te kijken? Het heeft de afgelopen zomer immers tot veel problemen geleid.

De **voorzitter**:

Ik denk dat de heer Remco Dijkstra nu spijt heeft van zijn open vraag. Nee, we gaan het niet weer doen. Mevrouw Postma is sowieso door haar interrupties heen. De heer Van Aalst heeft nog een interruptie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, de heer Van Aalst heeft er nog twee. Ik sloeg aan op het verhaal van de energiebelasting. Ik was even nieuwsgierig. We zitten hier altijd voor de binnenvaart. De binnenvaartschippers die een wat ouder schip hebben, willen helemaal niet aan de green deal meedoen, simpelweg óf omdat het materieel er niet is óf omdat ze het geld niet hebben. Maar hoor ik nu dat u die mensen die blijkbaar wel zo'n elektrisch schip hebben, wilt compenseren? Het is juist de traditionele binnenvaartschipper die het heel zwaar heeft. Moet u die niet compenseren?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik vind het belangrijk dat we de vergroening en de verduurzaming in de hele binnenvaart kunnen doen, dus ook voor de kleinere schepen. Maar ik zie wel dat er meer moet gebeuren. Daarom vraag ik hier aandacht voor. Daarom vraag ik een reactie van de minister op wat zij zou kunnen doen. Ik vind het belangrijk dat iedereen kan meedoen. We moeten ook oog hebben voor de kleinere schepen en de kleinere ondernemers. Wij vinden dit belangrijk. Ik weet dat de heer Van Aalst dit niet belangrijk vindt, maar de ChristenUnie wel.

De **voorzitter**:

Iedereen doet ontzettend aan uitlokken. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben altijd al bezig met maritiem, dus ik weet wat er speelt in de binnenvaart. Ik begrijp eigenlijk niet zo goed wat de ChristenUnie hier nu inbrengt. Mevrouw Van der Graaf noemt op een bepaald moment zelfs nog iets over een issue dat nu speelt. We moeten de binnenvaart gaan helpen, omdat die in de problemen komt met die regels. Dat is inderdaad een probleem. Die mensen kunnen helemaal geen nieuw schip aanschaffen. Ik begrijp het niet. Met het nihil stellen van energiebelasting voor groene schepen lost u geen probleem op. Deze mensen kunnen helemaal niets. Die hebben door de coronacrisis nog weer een extra druk gekregen. U wilt een oplossing voor een probleem dat niet bestaat. Het probleem is dat de kleine binnenvaartschippers zo'n beetje onder water staan, omdat ze door een aantal regels geen bestaansrecht meer hebben. Bent u het met mij eens dat u daar aandacht aan zou moeten besteden?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Nee. Er is een ongelijke fiscale behandeling en dat vinden wij een probleem. De fiscale behandeling is nu in het voordeel van de vervuilende brandstoffen. Wij willen de schone brandstoffen stimuleren. Dat is onze politieke opvatting. We vinden dat belangrijk. Wat is de reactie van de minister daarop?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil op dit punt doorgaan, want ik vind het een opmerkelijk punt. De SP is ook heel erg voor vergroening. Dat moeten we ook doen. De green deal is gemaakt. We hebben daar kritiek op geleverd, juist omdat de binnenvaartschippers daarin niet meekunnen. Ze hebben de financiële mogelijkheden niet, maar er zijn ook nauwelijks schonere motoren voor die schepen. En laten we wel wezen: zo'n binnenvaartschip is veel, veel, veel duurzamer dan 60, 80 of 100 vrachtwagens op de weg. Laten we dat ook gezegd hebben.

Ik vind het daarom raar dat de ChristenUnie hier eigenlijk een tweede Teslasubsidie voorstelt, maar dan voor de waterwegen. We moeten juist erop inzetten dat de vergroening en de verduurzaming van de binnenvaart waar het kan, gaat lukken. Daar moeten we onze algemene middelen inzetten. We moeten geen belastingvoordeel geven aan de elektrische schepen die nu vooral voor bierbrouwers en dergelijke varen, oftewel de multinationals die het geld al hebben. Zij kunnen zelf investeren. Wij moeten de binnenvaartschippers helpen, zodat zij overleven en een eerlijke boterham kunnen verdienen. Is de ChristenUnie het daarmee eens?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, de ChristenUnie is een groot voorstander van het enorm stimuleren van zero emissie bij de binnenvaart. Maar de maatregelen moeten concreter worden gemaakt. Ik heb eerder een motie ingediend, samen met de heer Schonis, om aansluiting te zoeken met verschillende instrumenten bij de vergroeningsambitie die er in de sector is en ook bij de kleine schepen. Ik leg daar nu een ander concreet voorstel naast om te kijken of dat ook zou kunnen helpen.

Ik ben het eens met de constatering van de heer Laçin dat de binnenvaart vaak duurzamer is dan andere transportvormen. Maar er moeten bij de binnenvaart meer stappen worden gezet. Je moet kijken naar het deel van de vloot dat nu nog niet emissieloos is. Daar moet een grote verduurzamingsslag worden gemaakt. Ja, dat raakt vaak ook aan die kleinere schepen. We moeten niet over de rug van deze mensen, maar samen met deze mensen kijken hoe we ook daar de ambitie kunnen halen. Maar laten we het niet vernauwen tot alleen deze vloot. Het gaat over de hele vloot, wat de ChristenUnie betreft. We moeten kijken hoe we daar die stappen kunnen zetten. We vragen daarom meer concretisering van de minister. Ik leg nu dit voorstel neer. Daar zou ik graag een reactie op willen van de minister.

De heer **Laçin** (SP):

Ik zie u kijken, maar dit is mijn laatste interruptie, voorzitter.

Ik ben het grotendeels eens met de constatering van de ChristenUnie, maar het voorstel dat we bedrijven of welgestelden die elektrisch kunnen varen belastingvoordelen geven, vind ik gek. De SP vindt dat we de middelen beter kunnen inzetten voor onze gezamenlijke constatering dat we de binnenvaart moeten helpen waar het kan, en dat we geen tweede Teslasubsidie moeten creëren. Daarvan zien we op de weg ook dat die alleen maar naar de elite gaat, om het zo maar te zeggen, oftewel naar mensen die in zakelijke, dure auto's rijden die het zelf ook kunnen betalen. Laten we juist een grotere groep mkb'ers en de binnenvaart helpen en daar vooruitgaan.

De voorzitter:

En uw vraag aan de ChristenUnie is?

De heer Laçin (SP):

Is de ChristenUnie daartoe bereid?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Als overheid kunnen we belasting heffen. Dat kan een maatregel zijn om gedrag te beïnvloeden. Als je vergroeningsmaatregelen wilt treffen en emissieloze schepen wilt stimuleren, kun je dat doen via een financiële of fiscale prikkel. Dat is hoe ons systeem werkt.

De gedachte hierachter is niet dat het een bijdrage is voor de partijen die het nu al zo goed doen, zoals de heer Laçin hem neerlegt. Het is juist een maatregel die schepen die hier nog geen gebruik van maken, kan helpen om over te stappen. We moeten kijken wat je daarvoor nodig hebt. Dat is de achterliggende gedachte hiervan. Dat is hoe wij dit plan zien. Daarop vraag ik een reactie van de minister.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Gijs van Dijk van de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Waar een open vraag van de heer Dijkstra toe kan leiden ... Het wordt een soort apart debat in het debat. Maar daar wil ik het niet over hebben.

De voorzitter:

Iedereen is straks door zijn interrupties heen, dus daar maakt u het de minister wellicht makkelijk mee.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik wilde het niet hebben over de green deal en over alles wat daar weer achter wegkomt. Ik wil het hebben over de ramp van MSC Zoe, en over de ecologische ramp die zich nog steeds voltrekt en die zich de komende jaren zal blijven voltrekken, want er ligt nog heel veel troep in de Waddenzee. Een gedeelte gaan we terugzien op de kusten van de Waddeneilanden en het kustgebied. En een gedeelte gaan we nooit terugzien en zal in de natuur blijven liggen of héél langzaam vergaan. En dat gaat over decennia. Het is gebeurd. We moeten het uiteraard zo veel mogelijk opruimen, zodat het Waddengebied zo schoon mogelijk wordt. En we moeten het voorkomen.

De OVV heeft hier terecht onderzoek naar gedaan. De woorden van de heer Dijsselbloem in de hoorzitting die we hier destijds hadden, waren niet heel geruststellend. Hij zei eigenlijk dat het morgen weer kan gebeuren. De heer Schonis zei al dat we tegen het stormseizoen aan zitten. De Waddenbewoners zijn echt ongerust.

De minister weet hoe goed het is om contact te hebben met mensen die ongerust zijn. Ik weet dat ze een paar keer het plan had om naar de Waddeneilanden te gaan. Het is nu coronatijd, maar mocht het lukken binnen de coronaregels, is zij dan bereid om, wanneer dat kan, de Waddeneilanden te bezoeken en met een aantal mensen in gesprek te gaan? Ik denk dat dat heel erg helpt, want de Waddenbewoners wachten nu vooral op Den Haag. In de gesprekken die ik daar voer, is het gevoel ook: waar blijft Den Haag?

Ik weet dat het ingewikkeld is. We zitten in internationaal verband in die IMO. We hebben het al een paar keer gevraagd, maar we vragen de minister en het kabinet om hier daadkrachtig te zijn. Ik zie dat in de brief gedeeltelijk terug, maar gedeeltelijk ook niet. Dat is eigenlijk het punt voor dit algemeen overleg.

Het is enigszins teleurstellend dat Denemarken en Duitsland negatief reageren op het sluiten van de zuidelijke vaarroute. Ik zou samen met de ChristenUnie willen vragen om daar alsnog enorme druk op te zetten. Ik weet dat het ingewikkeld is, maar we zien, zeker na de hoorzitting, dat dit echt een mogelijkheid zou moeten zijn. Het zou internationaal moeten kunnen. Wat zijn precies de problemen die bij Denemarken en Duitsland leven om dit niet te doen? Dat zou ik graag willen weten.

Ik ben blij dat de rol van de Kustwacht groter is geworden en dat die adviezen kan geven, maar het blijft mij verbazen dat de adviezen van de Kustwacht ook genegeerd kunnen worden. Uiteindelijk moeten ze worden opgevolgd, maar als een schipper een reden heeft om dat niet te doen, kan hij alsnog zijn eigen keuze maken. Wat kunnen we daaraan doen? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat we de begeleiding, waar de heer Schonis op wees en die echt heel belangrijk is, sneller kunnen inzetten vanuit de Kustwacht? Want de rol van de Kustwacht is cruciaal.

In de tussentijd kunnen we met verzekeraars praten om het goed laten vastzetten van de containers door professionals in de verzekeringsvoorwaarden van de polis op te nemen, in ieder

geval van de Nederlandse rederijen. Is de minister bereid om met het Verbond van Verzekeraars hierover te spreken? Het is voor dit soort grote containers vaak een financiële afweging om sneller te varen of om de korte route te varen. Duurzaamheid, het milieu en de kwetsbaarheid van het Waddengebied staan niet op één, maar wel de snelheid en de commerciële belangen. Dat kan niet in een Waddengebied. Daar moet altijd het belang van de natuur en de kwetsbaarheid van het gebied voorgaan.

Dan over het vastzetten van die containers. We hadden het fenomeen Niek Stam bij de hoorzitting. Hij is ook een fenomeen binnen de FNV, vanuit de FNV Havens. Ik was blij dat we hem ook eens in levenden lijve konden spreken. Hij had een goed punt. Het vastzetten van containers is echt een professie. Je krijgt daar een opleiding voor. Je moet dat goed doen en je moet daar de tijd voor krijgen. Ik weet dat de rol van de minister in die zin beperkt is, want het is gedeeltelijk arbeidsvoorwaardelijk, maar wat kunnen we vanuit Den Haag doen om ervoor te zorgen dat die professie blijft bestaan en dat die mensen genoeg tijd hebben om het goed te doen?

Is het ook niet nodig om de containers op schepen onder de 170 meter goed vast te maken, en daar de verplichting op te zetten dat het door professionals moet worden gedaan? Want kleiner dan 170 meter is alsnog heel groot. Een goede storm kan er alsnog toe leiden dat een paar containers eraf vallen en dan heb je alsnog schade.

Dan het punt over Duitsland en Denemarken. Zoals ik al zei: maak er nou vaart mee. Wat zijn precies de moeilijke punten bij die landen? Ik neem aan dat de kwetsbaarheid en het behoud van het gebied voor hen ook van belang zijn.

De voorzitter:

Kunt u afronden?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik kom bij het laatste punt, voorzitter. Ik vind de controles van de ILT wel schokkend. Bij een heel groot deel van de inspectie die de ILT bij de containers doet, wordt geconstateerd dat de containers niet goed vastzitten. Dat wordt dan geconstateerd, we gaan over tot de orde van de dag en er gebeurt niets. De minister schrijft in de brief dat ze zich zorgen maakt en het in de gaten houdt. Ja, maar er worden aantoonbaar heel veel overtredingen gemaakt.

De voorzitter:

Kunt u echt afronden? U bent door de tijd heen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Wat gaat de minister doen om echt in te grijpen? Kan de ILT bijvoorbeeld hoge boetes geven?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer.

De vergadering wordt van 10.55 uur tot 11.08 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het algemeen overleg Maritiem. Ik heb met de hand over het hart gestreken, want er was behoefte aan extra vragen en mogelijkheden voor interrupties in de termijn van de minister. We hebben afgesproken dat die dan kort en krachtig zijn, en dat de antwoorden van de minister daarop dan ook weer kort en krachtig zijn. Het zijn maximaal drie extra vragen. Of u die in één interruptie of in drie interrupties stelt, is me om het even. Het woord is aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met te stellen dat ik mij altijd verheug op dit algemeen overleg over maritieme zaken. Verschillende woordvoerders gaven aan dat het altijd een veelheid aan onderwerpen omvat, maar ook een plezierig onderwerp is. Ook ik vind het altijd een heel plezierig onderwerp. Hierover wordt constructief en gericht op de inhoud vergaderd, zoals de heer Dijkstra al aangaf. Ik ben er zelf dus ook altijd erg blij mee.

Ik heb mijn beantwoording in een paar blokjes verdeeld. Ik wil het hebben over de zeevaart, over de MSC Zoe, over de havens en over de binnenvaart. Ik wil beginnen met de binnenvaart.

Over de binnenvaart zijn een heleboel vragen gesteld. Ik weet niet of ze in deze stapel allemaal gerubriceerd zijn. Laat ik gewoon beginnen met de stapel zoals die voor mij ligt, en dan hoop ik dat ze allemaal vanzelf voorbijkomen. Ik zie dat we helemaal achteraan zijn begonnen. Dat maakt eigenlijk niet uit, dus dan begin ik gewoon met de laatst gestelde vragen.

Mevrouw Van der Graaf had vragen gesteld over het nihil tarief voor de energiebelasting voor emissieloze schepen. De volgende vraag heeft daar nog net iets mee te maken: zij vroeg of we in het huidige tempo de 150 emissieloze schepen gaan halen. In juni is met steun van het ministerie het bedrijf Zero Emission Services opgericht. Dat verwacht begin volgend jaar het eerste emissieloze schip in de vaart te brengen. Daarnaast verwacht het in 2030 150 van deze schepen in de vaart te kunnen hebben. Er lopen ook andere veelbelovende initiatieven, zoals een project van de provincie Zuid-Holland. Het is natuurlijk belangrijk dat we proberen om heel goed bij de EU-Green Deal aan te sluiten. Dit geldt in den brede voor de verduurzaming in de

scheepvaart, zodat ik natuurlijk ook met grote, begerige ogen kijk naar wat er in Brussel op dit gebied wordt gepresenteerd. Dat gaat nu niet al te veel tijd meer kosten. Ik denk dat we goed bij elkaar moeten leggen wat we vanuit Brussel kunnen halen, wat we zelf voor middelen hebben en wat er te combineren valt. Dan kunnen we ons actieprogramma nog verder uitwerken.

Dan de zonet genoemde vraag over de energiebelasting. We hebben daarvoor natuurlijk een heel belangrijk initiatief genomen. Het is een jarenlange strijd geweest om de energiebelasting op de walstroom eraf te halen. Iedere schipper en elk schip heeft daar voordeel van. Ik ben er dan ook erg blij mee dat we dit vanaf 1 januari aanstaande kunnen gaan doen. Daarvoor is een derogatieverzoek bij de Europese Commissie ingediend. Ik heb goede hoop. Gezien de Brusselse ambities in het kader van vergroening zou het heel erg gek zijn als ze hier niet in mee zouden willen gaan. Dat is de enige disclaimer waar we nog van afhankelijk zijn. Daarom is de inwerkingtreding per koninklijk besluit geregeld. Ik heb goede hoop dat dit voor elkaar gaat komen.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft een interruptie.

De heer Laçin (SP):

Ik sluit me aan bij wat de minister zegt over de walstroom. Daar heeft elke schipper voordeel van. Als er belastingvrijstellingen en dergelijke komen, hoop ik dat de minister het met mij eens is dat we vooral moeten kijken hoe we de binnenvaart vooruit kunnen helpen. We moeten niet opnieuw de tegenstelling creëren tussen welgestelde bedrijven en multinationals die elektrisch kunnen varen en dan nog een extra voordeel erbij krijgen, en onze binnenvaart die het al zo moeilijk heeft met alle regels, met corona en met het vergroenen zelf. Dat vergroenen gaat heel moeizaam, maar het lukt in ieder geval. Is de minister dit met ons eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het met de heer Laçin eens dat we de toekomst van de binnenvaart als geheel niet kwijt willen. Dat staat voorop. Ik begreep eigenlijk dat ook mevrouw Van der Graaf dit niet in de waagschaal wil stellen. We hebben breed en goed overleg met staatssecretaris Vijlbrief over de verduurzamingsmaatregelen die we kunnen treffen, en over de fiscale kant daarvan. Hierin bekijken we wat waarvoor het beste instrument is. Dat overleg is gaande. Daarin zullen we ook kijken hoe we aansluiten bij de Brusselse Green Deal. Eigen financiële middelen kun je natuurlijk maar een keer besteden, en die wil je dan wel besteden aan de onderwerpen die het meeste rendement opleveren.

De voorzitter:

Dan nu mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

We hebben een korte spreektijd. Ik realiseer me dat ik zonet niet voldoende duidelijk heb kunnen maken wat precies mijn punt was. De Rijnlanden hebben met elkaar een dieselaccijnsvrijstelling afgesproken. Daar doen we niks aan. Dat is gewoon een gegeven. Maar als schepen willen overstappen naar waterstof of andere schonere manieren van varen, moeten ze ineens wel belasting gaan betalen. Op dit moment is dat dus een negatieve prikkel, die belet om over te stappen naar een duurzamere vaart. Wij zijn blij dat die walstroom eraf is ...

De **voorzitter**:

Ik heb ruimte gegeven voor extra interrupties. Ik heb gevraagd om het kort te houden. Nu krijg ik een heel betoog omdat u daar de tijd niet voor had. Wat is uw vraag aan de minister?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Nu dat nihiltarief voor de walstroom er is gekomen, kunnen we dan niet ook bij die zero-emissieschepen een nihiltarief laten toepassen? Is de minister bereid om daarnaar te kijken, zodat er geen negatieve prikkel is om over te stappen? Wij zien graag dat er een positieve prikkel komt, die de huidige schippers niet raakt. Dit voorstel raakt hen niet, want die accijnsvrijstelling is er al.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik gaf net aan dat we alle mogelijke instrumenten bekijken en bespreken met collega Vijlbrief, vanuit het oogpunt dat we de zaken juist voor de binnenvaart vergemakkelijken. Ze hebben het al moeilijk. Daar hebben meerdere Kamerleden het over gehad. Dit oogpunt stellen we voorop. De heer Laçin maakte daarbij ook zeer terecht de opmerking dat een binnenvaartschip afhankelijk van de grootte soms wel 250 vrachtwagens van de weg kan halen. Dat levert natuurlijk ontzettend veel winst op, ook nog eens een keer voor de congestiebestrijding op de weg. Deze modal shift helpt mee. Die winst willen we met z'n allen niet kwijt, dus alle instrumenten liggen op tafel, ook de mogelijkheid die u noemt. We moeten bekijken hoe we onze euro met het beste rendement kunnen inzetten en tegelijkertijd bekijken waar de binnenvaart als geheel blij mee is.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dan begrijp ik van de minister dat het voorstel dat ik zonet deed, een van de voorstellen is waar de minister naar aan het kijken is. Ik vraag mij af wanneer we iets meer te horen krijgen over wat daar uitkomt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit zit in den brede in de afwegingen die we gaan maken in het actieprogramma voor de green deal. Ik vind het namelijk ook heel belangrijk dat ik niet op het ministerie vanuit een ivoren toren maatregelen bedenk. Ik wil dit samen met de sector doen en goed met hen overleggen. Dat zie je in de plannen. We hebben de green deal met elkaar gesloten, dus ik wil ook in goed overleg met hen tot de vaststelling van de actieagenda komen. De vraag is waar de sector zelf behoefte aan heeft, want u gaf ook aan dat de sector zelf graag wil verduurzamen. De schippers zelf willen natuurlijk ook heel graag verduurzamen, maar het moet wel kunnen en betaalbaar zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, ik ga het u wat makkelijker maken. Ik wil gewoon een kort antwoord van de minister, ja of nee. We moeten het de schippers makkelijker maken. Het voorstel van de ChristenUnie is een soort Teslasubsidie op elektrische schepen. Die willen we niet. Is de minister het met mij eens dat die er gewoon absoluut niet moet komen? Ja of nee?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik hoorde mevrouw Van der Graaf zeggen dat ook zij geen Teslasubsidie wil, dus dan zijn we het met elkaar eens dat die er niet gaat komen.

De heer Van Aalst (PVV):

Nee, het voorstel van de ChristenUnie is een nihilstelling op de energiebelasting voor elektrische schepen. Dat is precies de Teslasubsidie, maar dan voor schepen. Ik wil gewoon ja of nee van de minister horen op de vraag of dit tot de mogelijkheden behoort.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij heb ik daar zonet uitgebreid op geantwoord dat ik alle mogelijkheden met de sector samen in kaart breng. Of deze mogelijkheid een kansrijke zal zijn ... Het is misschien niet de

meest voor de hand liggende, laat ik het zo zeggen. Ik begrijp de wens van mevrouw Van der Graaf dat je alles moet durven bekijken, dus dan leg ik ook deze mogelijkheid graag op tafel. Het moet echter vooropstaan dat de binnenvaart er straks mee vooruit kan, en dat er bij de binnenvaart zelf een breed draagvlak voor moet zijn. Laat ik het zo zeggen.

De heer **Schonis** (D66):

In aansluiting hierop. Ik vind het erg jammer dat een aantal mensen een behoorlijke innovatie als batterijtechnologie in de binnenvaart afdoen als Teslasubsidie. Die innovatie wordt in mijn ogen echt onderschat. Het is een heel innovatieve manier om schepen naar zero emission te krijgen. Het levert ook heel veel werkgelegenheid op, omdat Nederland hierin vooroploopt, maar dat even terzijde. Mijn vraag gaat namelijk over die batterijtechnologie. De batterijtechnologie is heel erg nieuw. In het kader van de green deal is afgesproken dat we daarmee pilots gaan doen. Mijn vraag ligt in het verlengde van die van mevrouw Van der Graaf. Ziet de minister ruimte om die pilots te faciliteren door het opladen van de batterijen vrij te stellen van energiebelasting? Dan help je zo'n sector natuurlijk om een echt goede start met de verduurzaming te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarop kan ik het best hetzelfde antwoord geven als het antwoord dat ik mevrouw Van der Graaf zonet heb gegeven. We zitten met de sector om tafel en we wegen alle mogelijke onderdelen met de sector af. Het zijn onderdelen die zijzelf als knelpunten aandragen of waarvan ze zeggen dat ze er iets aan zouden hebben. Zo kunnen we straks met draagvlak zeggen dat de sector er ook echt baat bij heeft.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gaat u verder met de beantwoording.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de ligplaatsen, waarover door heel veel leden vragen zijn gesteld. De knelpunten bij de ligplaatscapaciteit breng ik periodiek in kaart via de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, want het is een onderdeel daarvan. De meest urgente knelpunten komen dan ook bovenaan de lijst, via de u bekende MIRT-systematiek. Op dit moment werk ik aan meer dan zeventig extra ligplaatsen op de Beneden-Lek, op de Merwedese, op de Boven-IJssel en, specifiek bij Lobith, op de Waal. Daarnaast proberen we de aanleg van ligplaatsen, waar mogelijk, te koppelen aan andere infrastructurele werken. Dat geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van de derde kolk bij de Beatrixsluis, die dit jaar is opgeleverd. Daar heb ik elf extra ligplaatsen laten bouwen. Ten slotte houdt ook Rijkswaterstaat de vinger aan de pols voor de actuele situatie met betrekking tot de ligplaatscapaciteit. Er is zonet al over de enquête gesproken. Ik

denk dat we goed moeten kijken wat daar uitkomt. Dat zal nog verwerkt moeten worden. Die input zullen we verwerken in de nieuwe NMCA, die ik naar verwachting aan het einde van het eerste kwartaal van het komend jaar aan uw Kamer zal kunnen aanbieden.

Er is specifiek gevraagd naar de motie-Laçin/Postma die hierover gaat. Deze motie verzoekt de regering om in overleg met de sector duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid, zodat het aansluit bij de behoeften van de schippers. Rijkswaterstaat heeft met de provincies en de zeehavens afgesproken dat iedereen coulance zal toepassen ten aanzien van de maximaal toegestane ligtijd als er noodzaak is om langer te blijven liggen. Er is afgesproken om elkaar op de hoogte te houden of, en in welke mate, het beleid in de praktijk zou moeten worden toegepast. Dit is ook om te bekijken waar je nou tegenaan loopt bij de praktische uitvoering ervan. Ook hierbij kan de enquête helpen.

Overigens is ook met andere belangenverenigingen uit de sector afgestemd. De sector heeft op basis van de enquête in dit onderzoek suggesties gedaan voor plekken waar coulance nodig zou zijn. Er wordt nu nader bekeken hoe we dit in de praktijk kunnen brengen. Als de analyse voor een ligplaats positief uitvalt, wordt gedurende een proefperiode de maximale ligtijd ter plekke verlengd van drie keer 24 uur tot maximaal één of twee weken. Dit is afhankelijk van hoe penibel een bepaalde situatie is.

Naast de covidgerelateerde aanpak werken we natuurlijk sowieso aan meer ligplaatsen, zoals ik net al aangaf. Er lopen nog verschillende MIRT-onderzoeken om de tekorten aan te pakken. Als voorbeeld noem ik het MIRT-onderzoek Werkendam. Er is een onderzoek naar de quick win voor de ligplaatsen bij Weurt. Die andere 70 heb ik net al genoemd. We hebben net deze maand de vier extra ligplaatsen in de Merwedehaven bij Gorinchem geopend. Misschien heeft u dat meegekregen. Ik denk dat er dus aan alle kanten volop aan wordt gewerkt.

Ik denk dat ik de meeste vragen over de ligplaatsen hiermee heb gehad.

Dan kom ik bij het programma Beter Bediend. Dit is een programma op het niveau van Rijkswaterstaat dat volop in ontwikkeling is. Het lijkt goed te werken, maar terecht werd aangegeven dat heel veel bruggen eigendom zijn van andere overheden. Wij hebben regelmatig overleg met de regionale vaarwegbeheerders om dit goed af te stemmen. Ik zie het probleem echter wel, dus ik wil graag toezeggen om bij de medeoverheden nog een keer extra aandacht hiervoor te vragen. Ik denk dat de achterliggende vraag van mevrouw Postma was of ik dit nog een keer onder de aandacht zou willen brengen. Dat wil ik graag doen.

Ook de heer Van Aalst had hierover een vraag. Ik zie zijn vinger al bij de knop.

De voorzitter:

Volgens mij komt het antwoord op uw vraag nog.

De heer Van Aalst (PVV):

Nee, mijn vraag gaat over het vorige punt, het ligplaatsenbeleid.

De voorzitter:

Prima. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij had ik gevraagd of ook de veiligheid meegenomen wordt in het ligplaatsenbeleid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is zeker een belangrijk element. Een ligplaats moet natuurlijk veilig zijn. We hebben onlangs bijvoorbeeld specifiek gekeken naar de kegelligplaatsen, zodat we daar op een goede manier rekening mee kunnen houden. Volgens mij was dit mede op verzoek van de Kamer. Veiligheid is zeker een belangrijk aandachtspunt.

De voorzitter:

Prima. Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik blijf nog even bij de heer Van Aalst en anderen, zoals mevrouw Postma. Zij hebben aandacht gevraagd voor de storingen bij bruggen en sluizen, die natuurlijk een doorn in het oog zijn. Ik kan u melden dat dit niet alleen voor de schippers geldt, maar ook voor mij, want ik krijg een melding van iedere storing in een berichtje op mijn telefoon. Ik denk dan: nee hè, hoeveel schepen liggen nu te wachten? Het is gewoon ontzettend vervelend, en dan leef je ook echt met de mensen mee. Ongeplande niet-beschikbaarheid van zo'n sluis is natuurlijk heel erg hinderlijk, en niet alleen voor de schipper. Ook voor de betrouwbaarheid van het product binnenvaart vind ik het ontzettend belangrijk dat die ongeplande niet-beschikbaarheid er zo min mogelijk is. Je hebt natuurlijk alleen maar een krachtig product als je tijdige levering kunt garanderen. Als er in het kader van de scheepvaart een stremming is en je moet bijvoorbeeld 100 kilometer omvaren, doet dat nogal wat voor je leveringsafspraken. Ik ben er dus zeer voor gemotiveerd om dit tot een minimum te beperken. Dit heeft voor een deel natuurlijk te maken met het onderhoud. We zijn keihard bezig om hierin een extra slag te maken. Over de gehele instandhoudingsopgave zal ik de Kamer nog voor de kerst informeren. De brief over de instandhouding heeft u nog tegoe.

Even kijken. Het zijn allemaal zo kriskras wat onderwerpen, dus ik doe het maar gewoon door elkaar.

De stand van zaken op het varend ontgassen. Dit is in deze hele periode een heel belangrijk onderwerp geweest. Ik ben blij dat ik op dit dossier in ieder geval weer wat voortgang kan melden. Naast Luxemburg en Nederland heeft nu ook Duitsland het verdrag geratificeerd.

Eerder dit jaar heb ik brieven geschreven aan en erover gesproken met mijn ambtsgenoten, zoals dat zo mooi heet, in Frankrijk en België. Doordat het even duurde voordat er in België een nieuwe regering was, hebben een heleboel onderwerpen wat vertraging opgelopen. Ik hoop dat zij nu heel snel tot ratificatie zullen overgaan. Ondertussen werken we in de Taskforce varend ontgassen natuurlijk heel hard door aan het realiseren van de benodigde ontgassingsinstallaties. Overigens heb ik onlangs nog aandacht hiervoor gevraagd in een gesprek met de Vlaamse collega Lydia Peeters. Als we samen goed afstemmen waar in onze gezamenlijke delta die plekken nodig zijn, kunnen we elkaar daarin ondersteunen. Het stond daar iets minder hoog op de agenda, maar we gaan er wel samen naar kijken.

Een aantal mobiele installaties wordt op dit moment onder supervisie van de omgevingsdiensten aan allerlei testen onderworpen. Uit die testen moet blijken waar dergelijke installaties aan moeten voldoen om ze te kunnen vergunnen. Het ministerie is met de bevoegde gezagen in gesprek over hoe dit zo snel mogelijk kan. De testen moeten natuurlijk wel goed uitgevoerd worden. Ik heb daarvoor een financiële bijdrage ter beschikking gesteld.

Verder kan ik melden dat er in december weer een specifieke toezichtsactie van de ILT zal komen. We zijn nog even in afwachting van de ratificatie door België en Frankrijk. U weet dat de echte inwerkingtreding van het verbod zes maanden na de laatste ratificatie zal zijn. Ik hoop dus echt dat we dit aan het eind van het komend jaar toch voor elkaar zullen hebben. Wij zijn er in ieder geval tegen die tijd klaar voor.

Dan blijf ik een beetje bij het inspecteren. De heer Van Aalst vraagt waarom de binnenvaart zo extreem zwaar wordt gecontroleerd. Welke grote risico's spelen hier dan eigenlijk? Het aantal controles en opgelegde sancties in de binnenvaart staat in verhouding tot de maatschappelijke risico's. U weet dat de ILT risicogestuurd werkt. Zij zet de schaarse capaciteit dus in op terreinen waar dit nodig is. De inspectie kijkt niet alleen naar fysieke schade, maar ook naar mogelijke milieuschade door bijvoorbeeld tankers of wat dan ook. Er wordt gericht en niet extra zwaar naar de binnenvaart gekeken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Als dat zo zou zijn, zou ik het kunnen begrijpen. Maar de signalen en voorbeelden uit de sector die wij krijgen, geven juist aan dat het gaat om kleine verschrijvingen in het vaartijdenboek en dergelijke. Dat zijn van die dingen ... Hoe zeg ik dit netjes? Het is een beetje mierenneuken en dan denk je: moet dat nou? Is dit nou wat we met elkaar willen? Is dit nou waar we de beperkte kracht van het ILT voor moeten inzetten? Ik zie de winst daarvan niet. Is de minister dat met mij eens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan me voorstellen dat er altijd voorbeelden zijn van administratieve overtredingen. Maar goed, als er een controle wordt gedaan, dan heeft een inspecteur zich gewoon aan de wet te houden en dan wordt zo'n overtreding geconstateerd. Nogmaals, ik heb niet de indruk dat de

ILT op dit punt afwijkt van de risicogestuurde aanpak. Dat is gewoon niet zo. De ILT is gewoon een onafhankelijke inspectie.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de vragen over de privacy van de schippers en de drones. Dit is een begrijpelijk punt van zorg. Ook ik vind de privacy van de schippers erg belangrijk. Ik wil iedereen oproepen die te respecteren, ook de recreatieve dronehouder die zo'n voorbijvarend binnenschip misschien reuze-interessant vindt en waarschijnlijk niet met kwade bedoelingen denkt dat het weleens leuk is om dat van dichtbij te bekijken. De politie handhaaft op het gebruik van drones. Het is goed dat u samen ophelderde dat de inspectiediensten uiteraard altijd drones en e-noses enzovoort moeten kunnen gebruiken wanneer dat voor handhaving en toezicht noodzakelijk is. Als ze gebruikt worden door spotters -- of de binnenvaartspotters, zoals u ze noemde -- kan de politie daarop handhaven. Ik heb ook wel verwachtingen van de nieuwe EU-dronewetgeving, die het makkelijker maakt om te achterhalen van wie een bepaalde drone is, en van de opleiding die mensen nodig hebben voor een drone. Ik verwacht daarvan echt verbeteringen. Die regelgeving gaat zeer binnenkort in werking.

Er was een heel akelige aanleiding waardoor het onderwerp fosfinevergiftiging op de agenda kwam. Ik heb u onlangs bericht over de aanpak van de havens van Rotterdam en Amsterdam. Onze inzet is erop gericht om met de betrokken partners in de havens te voorkomen dat een dergelijk incident nog een keer zou kunnen gebeuren. Ik heb toegezegd dat ik de maatregelen die in de havens zijn genomen zal evalueren. Daarin zal ik aangeven of de huidige maatregelen voldoende zijn, of dat er aanvullend nog iets nodig is. Wanneer ik het plan van aanpak van de havens heb ontvangen, dan zal ik u daar nader over informeren. Dat wilde mevrouw Postma volgens mij graag zien. Ik verwacht dat dit nog in het eerste kwartaal van het komend jaar zal zijn. Zodra we die uitwerking hebben, zal ik die met uw Kamer delen.

De heer Laçin heeft gesproken over de markttransparantie. Hij noemde AGORA. Voor de mensen die de afkorting niet kunnen plaatsen, meld ik even dat dit een veilingssysteem is. Ik ben het ermee eens dat betere markttransparantie de binnenvaartsector kan versterken. Een verplicht wettelijk gereguleerd veilingssysteem zoals AGORA is echter niet de oplossing. Dit is op zich door de covidcrisis niet veranderd, want in het verleden gaven diverse studies stevast hetzelfde aan. Zij lieten zien dat ondernemers meer moeten samenwerken om te komen tot een transparante markt en betere prijsvorming. Het is aan de ondernemers in de binnenvaart zelf om die samenwerkingsverbanden aan te gaan. In de binnenvaartsector als geheel is gewoon geen draagvlak voor het verplicht gebruik van een veilingssysteem. Dat staat nog los van de juridische problemen hiervan, doordat het strijdig is met EU-regelgeving rond het vrije verkeer van goederen en diensten. Hierin zit dus niet de oplossing.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Een vraag over de fosfine. Dank voor de toezegging om het plan van aanpak met de Kamer te delen en begin volgend jaar daarmee te komen; dat is dus eigenlijk al volgende maand. Het CDA zou graag zien dat er in het plan van aanpak echt vanuit de schipper gedacht wordt. We moeten het op zo'n manier inrichten dat het rond de giftige stoffen veilig is, en dat er voor de schipper niet te veel administratieve lasten of kosten uit voortkomen. Het CDA vraagt de minister dan ook om hier echt goed naar te kijken, en het mee te nemen in het plan van aanpak.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. Ik zal dit doorgeleiden naar degenen die werken aan het plan van aanpak, om te checken of het perspectief van de schipper wordt meegenomen. De schipper is uiteindelijk degene die je wilt beschermen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Voordat u verdergaat is er een interruptie van de heer Laçin.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik was nog bezig met het antwoord over de markttransparantie.

De **voorzitter**:

Wilt u dit afwachten, meneer Laçin? Ja.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik had het over de samenwerkingsverbanden in de binnenvaart die daarvoor belangrijk zijn. Er zijn inmiddels diverse voorbeelden van dergelijke samenwerkingsverbanden, zoals de Europese Logistieke Vervoerders, de ELV, en de PTC of de NPRC. Toevallig had ik net gisteravond een kennismakingsgesprek met mevrouw Brenninkmeijer van de NPRC. De oproep tot samenwerking vindt dus echt wel gehoor in de sector. Ik denk dat dat de meest zinvolle oplossing is. Daarnaast zijn er natuurlijk digitale platforms in opkomst. Daar komen vraag en aanbod bij elkaar zonder tussenkomst van een derde partij. Ik denk dat ook dit een goede ontwikkeling is.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik noemde het AGORA-systeem als voorbeeld. Ik geloof zelf wel in dat systeem, maar ik heb het als voorbeeld genoemd om te onderstrepen dat er in de sector geen evenwicht is. De schippers zijn enorm afhankelijk van wat de verladers hen toeschuiven of laten zien. In deze coronatijd is dat nogmaals duidelijk geworden. Ik vraag al jaren aandacht hiervoor. Met die vrijwilligheid en de samenwerkingsverbanden lukt het maar niet. Hoe krijgen we de binnenvaartschipper evenwichtiger in de sector aan tafel, zodat zij kunnen zien dat ze ergens vol heen kunnen varen en ook weer vol terug kunnen varen? Dat is goed voor het milieu en de uitstoot. In die zin vraag ik de minister om daar iets dieper naar te kijken. Ik vraag haar om met voorstellen te komen die de schipper, die we allemaal zo belangrijk vinden, een betere positie in de sector bieden en hem minder afhankelijk van de verladers maken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het zeer eens met de heer Laçin dat we moeten blijven werken aan dit vraagstuk. Ik zie goede signalen dat er zo langzamerhand steeds meer samenwerkingsverbanden in de binnenvaart komen. Ik zie echt toekomst in die digitale platformen. We moeten zeker ook met de nieuwgevormde samenwerkingsverbanden daarover goed in gesprek blijven. We moeten bekijken hoe we dit steeds verder bij elkaar kunnen brengen, zodat de schippers echt samen een vuist kunnen maken.

Ik blijf even bij de heer Laçin. Hij vroeg of ik kan toelichten waarom het verzoek om een ontheffing te krijgen is afgewezen. Dat verzoek heeft de Algemeene Schippers Vereeniging, de ASV, mij eerder dit jaar gedaan. Ik heb daarop aangegeven dat ik graag wil meedenken over oplossingen. Helaas ben ik wel gebonden aan internationale regelgeving. Ik heb dus niet de mogelijkheid om een vrijstelling te geven, ook niet alleen binnen Nederland. Schepen die kampen met problemen, kunnen een beroep doen op de huidige hardheidsclausule. Ik heb de branche opgeroepen om dit zoveel mogelijk te doen. Ik zal de branche graag daarbij steunen. Ik wil het niet opgeven. Ook in CCR-verband zal ik blijven pleiten voor een hardheidsclausule zoals de ASV vraagt. Maar we hebben daarvoor helaas de handen dus nog niet op elkaar gekregen.

Ik sluit meteen aan met de volgende vraag van de heer Laçin. Gaat de minister in gesprek met de CCR over de afname van het aandeel van kleine schepen? De resultaten van het onderzoek wil ik inderdaad ook in CCR-verband bespreken. Ze doen natuurlijk jaarlijks zo'n marktobservatie om de ontwikkelingen in beeld te brengen. Het is belangrijk om daar kennis van te nemen, maar ik vind het zeer zeker ook een punt om het in CCR-verband met de andere lidstaten te bespreken.

Dan kom ik op in dit kader een beetje vreemde eend in de bijt. Mevrouw Van der Graaf stelde een vraag die natuurlijk niet de binnenvaart betreft, maar het zit in dit mapje. Dat was de vraag of er een vaarbewijsplicht moet komen voor schepen vanaf 5 meter. We willen geen onnodige lasten voor mensen die hun hobby uitoefenen. Voor snelle motorboten is het bovendien al verplicht. Dat geldt ook voor de kleintjes. Voor snelle motorboten is die verplichting er dus al.

Ik vind het echter het belangrijkste dat de ongevalcijfers geen aanleiding geven tot verdere verscherping. Zeer binnenkort komt het nieuwe plan voor de waterrecreatievaart naar u toe. Ik denk eigenlijk dat ik dat al heb afgedaan. We blijven dus ook met de waterrecreatiesector goed in gesprek om te kijken naar de ontwikkelingen. U hebt wel een punt. Het is afgelopen zomer overal ontzettend druk geweest. Dat kwam natuurlijk ook omdat heel veel Nederlanders in eigen land gingen recreëren, terwijl ze anders misschien in het buitenland waren geweest. Het is zeker een belangrijk punt om goed in het oog te houden en te blijven monitoren, zodat er ook in de toekomst ten aanzien van de veiligheid geen aanleiding zal zijn tot een verplichting. Op dit moment zie ik daartoe dus nog geen aanleiding.

Voorzitter. Dan kom ik bij de zeevaart. Er is door heel veel leden gesproken over de bemanningswisselingen en dat is terecht. Je zult namelijk nu maar op zo'n schip zitten en dolgraag voor de kerst en oud en nieuw naar je familie willen. Misschien had je allang terug gekund. Ik vind het in de komende periode nog extra schrijnend als dat niet goed voor elkaar is. Het is ook iets waarvoor ik me blijvend inzet. Ik ben dus graag samen met Frankrijk opgetrokken voor aanpassing van de Maritime Labour Convention. Door velen is al gezegd dat het wel aanzienlijk beter gaat met de bemanningswisselingen dan eerder dit jaar. De heer Van Aalst noemde echter ook Azië en Zuid-Amerika. In grote delen van de wereld is de situatie nog ... Excuus, het was de heer Laçin. Maar ik denk dat u het allebei zorgelijk vindt.

Ik blijf me dus vol inzetten om dat op te lossen. Dat doe ik natuurlijk samen met de collega's van Buitenlandse Zaken waar het gaat om de visa en van JenV als het gaat om allerlei douanefaciliteiten. Waar mogelijk trekken we dus samen met andere landen op. We kaarten het ook voortdurend aan in de Europese Transportraad. Ik vind daar overigens steun van met name de Duitse en Franse collega's, die hier ook steeds een punt van blijven maken. We blijven er dus aan werken. Mevrouw Postma zegt: kan er toch niet nog een tandje bij? We blijven onze uiterste best doen. Voor schepen die varen onder Nederlandse vlag geldt dat inmiddels meer dan 75% van de achterstallige bemanningswisselingen heeft plaatsgevonden. Nogmaals, ik blijf hier met de collega's echt volop aandacht voor hebben.

Het volgende punt is een beetje aanpalend aan wat we net over de verduurzaming van de binnenvaart hebben besproken. Dat punt betreft de verduurzaming van de scheepvaart. Ik kijk natuurlijk met begerige ogen naar wat er op dit punt eventueel uit Brussel te halen valt en wat er daar voor initiatieven zijn om ook in de IMO in Europees verband samen op te trekken. Dan sla je namelijk veel eerder een deuk in een pakje boter. Dat proberen we echt goed te doen. Ik ben natuurlijk samen met de sector begonnen met het opstellen van de aangekondigde actieagenda. Ik denk dat de maritieme sector zich echt van zijn beste kant heeft laten zien met zijn onlangs gepresenteerde masterplan. Het doel is om in de eerste helft van het komende jaar de eerste versie van de actieagenda klaar te hebben. Die moet ook duidelijk maken welke financieringsinstrumenten we daarbij willen inzetten. Dat zeg ik maar even in de richting van

mevrouw Van der Graaf, de heer Schonis en anderen. Het is dan heel fijn om te weten waar je mogelijk combinaties met het Europese verhaal kunt maken.

Dan kom ik op een hele andere vraag. Die vraag betreft de kustbewaking voor de zwemmers. Ik ben het uiteraard met mevrouw Postma en iedereen eens dat iedereen die zich bezighoudt met het veilig houden van onze stranden, al die vrijwilligers ... Ik ben ook op werkbezoek geweest bij de KNRM. Zij zijn 24/7, altijd, ook bij slecht weer of 's nachts, bereid om op pad te gaan om mensen te redden. Deze zomer hebben ze weer vaak in actie moeten komen, dus een hele grote pluim voor al die vrijwilligers voor hun fantastische werk.

De strandbewaking zelf valt onder de verantwoordelijkheid van de veiligheidsregio's. Mijn verantwoordelijkheid als beheerder van de Noordzee begint pas één kilometer buiten de kust. De strandbewaking valt daar dus eigenlijk niet onder. Die valt onder JenV. Ik heb begrepen dat daar onlangs in het kader van de sport ook vragen over gesteld zijn aan collega Van Ark. Zij heeft al toegezegd om hierover met mij in overleg te gaan en dat ga ik natuurlijk graag doen. Ik denk dat we daar ook de minister van JenV bij moeten betrekken, vanuit zijn belang in de veiligheidsregio's. Mijn voorstel zou dus zijn om daar op die manier mee om te gaan.

Dan de triage door de bergers en de redders. We hebben daar natuurlijk jaren over gesproken. Ik ben heel erg blij dat we sinds 17 augustus een nieuwe werkwijze hebben met een centrale rol voor de Kustwacht in de triage. Daarbij wordt gewerkt volgens een protocol. Dat protocol is in overleg met de Kustwacht, de bergers en de KNRM tot stand gekomen. Dat vraagt natuurlijk altijd nog wat gewenning, maar ik begrijp van de Kustwacht dat de nieuwe werkwijze naar brede tevredenheid is.

Onderdeel van het protocol is een evaluatiecommissie. Daarin zit natuurlijk de bevestiging die de heer Van Aalst zoekt. De commissie bestaat uit de Kustwacht, de bergers en de KNRM en bespreekt periodiek de casuïstiek. Die evaluatiecommissie zal dus als eerste rapporteren wanneer er tekortkomingen te bespreken zijn. Het volgende staat nu niet bij mijn antwoorden, maar ik heb zelf onlangs nog een keer navraag gedaan naar het aantal triagemeldingen. Dat zag er echt heel goed uit. Ik ben dus voorzichtig optimistisch dat we, ook met uw steun vanuit de Kamer, een oplossing hebben gevonden.

Dan de 5G-frequenties, waarover door meerdere leden vragen zijn gesteld. Het belang van de continuïteit van de dienstverlening aan de scheepvaart door Inmarsat deel ik zeer met u. Uw Kamer heeft eerder dit jaar inderdaad per motie de staatssecretaris van EZK, die verantwoordelijk is voor het frequentiebeleid, opgeroepen om met Inmarsat in gesprek te gaan over een passende oplossing. Ik heb begrepen dat de Kamer nog voor het kerstreces door de staatssecretaris hierover zal worden geïnformeerd. Vanzelfsprekend houd ik hier zelf ook graag de vinger aan de pols. Ik ben het namelijk zeer met u eens dat hiervoor gewoon een werkbare oplossing moet komen. Dit mag niet tussen wal en schip vallen, om maar in de terminologie te blijven.

Voorzitter. Dan kom ik bij een ander zeer belangwekkend onderwerp. Dat is de MSC Zoe. Eigenlijk hebben alle Kamerleden hier vragen over gesteld. Het is een heel pakketje, dus ik ga maar proberen ze allemaal langs te gaan. De hoofdvraag, die ook door de heer Schonis is gesteld, is eigenlijk: zijn de maatregelen voldoende? De OVV gaf ook aan dat je een dergelijk

ongeval nooit helemaal zal kunnen uitsluiten. Vervoer over zee zal altijd bepaalde risico's met zich meebrengen, maar we voelen natuurlijk allemaal de dure plicht om de risico's ten aanzien van containerverlies zo veel mogelijk weg te nemen. Met de maatregelen op het gebied van informeren en adviseren van de containerscheepvaart in combinatie met goed zeemanschap zijn de risico's natuurlijk al wel beperkt.

Dan draagt u nog een aantal voorbeelden aan die tot verdere verbetering zouden kunnen leiden. Ik noem als eerste de vraag of ik bereid ben om in overleg te treden met de verzekeraars en de International Union of Marine Insurance over mogelijke aanpassing van de polisvoorwaarden. Ik ben zelf ook verheugd dat de verzekeraars voor zichzelf een rol zien weggelegd in het voorkomen van dit verlies. Ik ben niet alleen bereid om hierover met het Verbond van Verzekeraars in gesprek te gaan, sterker nog, ik ben er zeer enthousiast over. Het lijkt me heel belangrijk dat we dit zelfs in internationaal verband zouden kunnen doen.

Dan het sjourner van containers. Wat doen we met de conclusies uit het ILT-rapport over het sjourner? De ILT zal ook in de toekomst tijdens controles extra aandacht blijven geven aan het op de juiste wijze sjourner van containers. Ik ben het overigens zeer eens met alle leden die hebben gezegd dat we dat in Nederland hartstikke goed doen en die mensen echt mogen complimenteren. We hebben eerder veel zorgen over schepen die minder goed gesjord vanuit andere havens naar ons toekomen en onze zee bevaren. Om die reden ga ik dat ILT-rapport internationaal delen. Ik ga het ook indienen bij de IMO, om dit te laten zien en de boodschap aan inspectiediensten wereldwijd mee te geven. Ik heb ook aan de ILT gevraagd of zij het met hun collega-inspecties willen delen. Zo krijgen we via de inspectielijn en via de IMO extra aandacht voor het sjourner van die containers.

Controles op schepen in Nederlandse havens vinden natuurlijk plaats, gestuurd op de vlag, door de havenstaatsinspecteurs van de ILT. Alle schepen worden binnen het inspectieprogramma ten minste een keer in de drie jaar geïnspecteerd. De hoogrisicoschepen worden één keer per zes maanden geïnspecteerd, de schepen met een standaardrisico één keer per jaar en de schepen met een laag risico één keer per drie jaar. Daarnaast zal de ILT in het eerste kwartaal van 2021 een gerichte controleactie uitvoeren om beter zicht te krijgen op de daadwerkelijke containergewichten. De ILT pakt daar echt op door.

Dan is er nog de vraag van de heer Van Dijk of ik bereid ben om het sanctie- en boetebeleid voor het overtreeden van de sjourregels te verzwaren. Er zijn nu al voldoende mogelijkheden om sancties op te leggen ter bevordering van de naleving. Een schip kan bijvoorbeeld worden aangehouden, wat direct tot hele forse vertraging leidt en u weet dat ieder uur heel veel geld waard is. Dat kan echt tot kosten leiden. Die mogelijkheden zijn er dus.

Hoe verhoudt de Nederlandse vrijstelling voor sjourner door gecertificeerd walpersoneel op schepen kleiner dan 170 meter zich tot de eisen in andere landen? Dat was nog een vraag. Het klopt dat sjourwerkzaamheden in veel Europese landen alleen door walpersoneel worden uitgevoerd. Nederland kent geen onderscheid tussen varende personeel en walpersoneel. Bij ons gaat het echt om het gecertificeerd en goed opgeleid zijn.

Dan de vraag of ik het vervolgonderzoek dat MARIN adviseert in gang kan zetten. Er is specifiek aandacht gevraagd voor de feeders. MARIN adviseert in het rapport inderdaad om een aantal

vervolgonderzoeken te doen. Het goede nieuws is dat ook Duitsland een aantal vervolgonderzoeken wil doen naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe. Ik ben samen met MARIN en Duitsland in overleg over de vraag hoe we een efficiënt onderzoeksprogramma kunnen instellen om het risico op containerverlies te beperken. Op die manier wil ik meteen zorgen dat we de Duitse collega warm houden voor de rest van het dossier, zal ik maar zeggen. Ik denk dat het dus heel goed is dat we in ieder geval op dit punt de samenwerking hebben gezocht. Ik geef nog maar even aan dat het effect van groen water op de feeders ook onderdeel van die onderzoeken zal zijn. Het is beter om in dit onderzoek samen met Duitsland en MARIN op te trekken dan om ieder apart eigen onderzoeken uit te voeren.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een interruptie van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik dank de minister voor de beantwoording en voor het feit dat ze dit zo voortvarend oppakt. Ik hoor u zeggen dat u met name met Duitsland in gesprek gaat. Er zijn natuurlijk veel meer landen. Je zou de hele Noordzeeroute erbij kunnen pakken en ook in gesprek kunnen gaan met bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Portugal. Wilt u dit daarom ook aankaarten bij de volgende Transportraad binnen EU-verband?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op zich is dat best een aardig idee. We moeten alleen even goed kijken naar de timing. Het zal onder het Duitse voorzitterschap niet meer lukken. De volgende voorzitter is Portugal en wellicht kunnen we er dan juist ook een goed moment voor vinden. Laten we dat eens even uitwerken. Ik vind het een prima idee om het ook in dat verband nog een keer in te brengen. Ik heb dat destijds al wel gedaan, maar het kan geen kwaad om dat weer eens te verversen. Dat is prima.

Dan blijf ik meteen maar bij de vragen over de andere landen. Het was niet alleen Duitsland, maar ook Denemarken. Meerdere leden hebben gevraagd: kunt u niet nog nader in gesprek gaan over die routeringsmaatregelen? Daarover hebben al meerdere gesprekken plaatsgevonden met beide landen. Natuurlijk ben ik daar altijd toe bereid. Dat geldt ook naar aanleiding van dit debat. Dan kan ik ook weer zeggen dat mijn parlement mij hier nogmaals toe heeft opgeroepen. Dat zet extra kracht bij. Ik wil echter wel van tevoren waarschuwen tegen al te hooggespannen verwachtingen. Ik blijf wel aan de slag om het gesprek hierover te voeren, zowel met Benny als Andy, de Deense en de Duitse collega. Maar u moet zich ook realiseren dat het misschien niet erg helpt voor het enthousiasme als je langer moet varen naar de haven van Hamburg. Dat begrijpt u ook wel.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een interruptie van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Op dit punt probeer ik toch even wat meer zicht te krijgen. Uit deze laatste opmerking van de minister leid ik af dat voor hen economische overwegingen eigenlijk belangrijker zijn dan bescherming van het Waddengebied. We kennen Duitsland en Denemarken allebei ook als landen die het Waddengebied hoog hebben zitten en de beschermde status daarvan ook heel belangrijk vinden. Ik probeer wat dat betreft dus toch even iets meer duidelijkheid te krijgen. We weten ook vanuit de sector en de rederijen zelf dat ze ermee kunnen leven als die zuidelijke vaarroute voor de containerschepen niet meer te bevaren is, als er maar een gelijk speelveld is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil zeker niet zeggen dat Duitsland de economische belangen vooropstelt of iets dergelijks. Dat wil ik absoluut niet doen. Ik geef alleen maar even aan dat er bij andere landen natuurlijk ook altijd andere belangen meegewogen worden en er niet alleen daarnaar wordt gekeken. Om misschien meteen wat uitvoeriger in te gaan op uw vraag waarom ze niet mee zouden willen werken, zeg ik het volgende. Dat gebrek aan draagvlak heeft ook te maken met het feit dat de risico's van containerverlies natuurlijk van heel veel factoren afhankelijk zijn. Een voorbeeld daarvan zijn de specifieke weersomstandigheden. Ik denk dat we onze zegeningen mogen tellen dat we de Duitsers zover hebben gekregen dat zij nu ook van hun kant de waarschuwingen gaan geven. Aanvankelijk was dat niet het geval. Ik denk dat dat goed is. We hebben het natuurlijk ook gehad over de grootte en de stabiliteit van het schip.

Daarnaast is het natuurlijk ook wel lastig dat zowel uit het OVV-rapport als uit het onderzoek van MARIN is gebleken dat ook de noordelijke route risico's met zich meebrengt. Die noordelijke route is niet altijd een alternatief. Ik denk dat de vervolgonderzoeken daarom echt belangrijk zijn. Ik voel de vraag al aankomen of ik in de tussentijd op mijn handen ga zitten. Dat ga ik zeker niet doen. Ik blijf daar natuurlijk aandacht voor vragen in de IMO, in de Transportraad, waarvoor de suggestie er net was, en in de bilaterale contacten.

Dan was er nog de vraag wanneer er meer bekend wordt over het inzetten van de interventiebevoegdheid. Ik kan die toepassen voor een individueel schip dat een ernstige en onmiddellijke dreiging vormt voor het Waddengebied. U kunt zich daar wel iets bij voorstellen. Als een schip bijvoorbeeld in nood komt, dan moeten we de boel afsluiten. Het internationale recht waarop de Wbmo is gebaseerd, verbindt daar natuurlijk wel strenge voorwaarden aan. Dat moet dus ook steeds per situatie beoordeeld worden. Ik kan dat dus niet in generieke zin toepassen en niet onder bepaalde omstandigheden of voor een bepaalde categorie schepen. Ik zal in samenwerking met Rijkswaterstaat en de Kustwacht nader kijken hoe we die interventiebevoegdheid misschien iets breder of iets vaker zouden kunnen inzetten. Die gesprekken moeten nog plaatsvinden. Ik kan daarom ook lastig zeggen wanneer u daar meer

van hoort. Het lijkt me in ieder geval realistisch om daar bij de eerstvolgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe op terug te komen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dan vraag ik het heel concreet. We zien dat kuststaten binnen het internationale zeerecht ook preventief maatregelen kunnen treffen. Ik ben het met de minister eens dat dat geldt voor specifieke gevallen en dus niet generiek. De manier waarop artikel 18 nu in de Wbmo is opgenomen, sluit dat preventief handelen eigenlijk juist uit, terwijl het internationale zeerecht daar wel de ruimte voor biedt. Ik zou dus heel graag willen vragen of de minister daar nader op kan ingaan. Als dat namelijk een aanpassing vergt van onze Nederlandse wet, dan is de ChristenUnie daar groot voorstander van.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Heel kort zeg ik dat die vraag onderdeel zal zijn van de gesprekken met RWS en de Kustwacht.

Dan was er nog de vraag wanneer de Kamer meer hoort over het instellen van een VTS-gebied. We hebben het daarbij over de verkeersbegeleiding. Op dit moment doet de Kustwacht natuurlijk al meer op het gebied van informeren en adviseren. Ik ga onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verkeersbegeleiding van containerschepen. Eerlijk gezegd kan ik nog niet voorspellen hoe lang dat onderzoek duurt, want we staan echt nog maar aan het begin. Ik stel voor dat we u in de volgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe informeren over de stand van zaken van dit onderzoek.

De heer Van Dijk vraagt wat we doen als schepen het advies van de Kustwacht in de wind slaan. De Kustwacht geeft een dringend advies, waar schepen niet lichtvaardig mee omgaan. Het beeld van de Kustwacht is dat het advies goed wordt opgevolgd. Uiteindelijk blijft de kapitein altijd verantwoordelijk voor de veilige navigatie van zijn schip. Dat hoort bij goed zeemanschap, wat natuurlijk wereldwijd het belangrijkste basisbeginsel is in de scheepvaart. De Kustwacht heeft de indruk dat het goed wordt opgevolgd.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Hierbij zou het helpen als in de verzekering is opgenomen dat de schade wordt verhaald op het bedrijf, indien een advies in de wind wordt geslagen, er toch wordt gevaren en er vervolgens containers van de boot af vallen. Dat wordt niet verzekerd. Volgens mij zit daar de maas die we willen dichten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kan ik net zo'n direct antwoord geven als net aan mevrouw Van der Graaf, namelijk: dat zal dan een onderdeel zijn van mijn gesprek met de verzekeraars. Ik ga dat punt ook bij hen aankaarten.

De voorzitter:

Prima. Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Is er inmiddels een goed draaiboek of rampenscenario beschikbaar indien een dergelijke ramp ondanks al onze maatregelen toch een keer gebeurt? Er is specifiek aandacht gevraagd voor het aanleveren van ladinglijsten door de reder. Het is al een bestaande verplichting van een kapitein of exploitant van een zeeschip om bij een maritiem ongeval, zoals verlies van lading, onmiddellijk aan de Kustwacht opgave te doen van de aard en de kwantiteit van de lading, in het bijzonder van gevaarlijke en schadelijke stoffen. Bij maritieme ongevallen wordt door Rijkswaterstaat opgetreden volgens het Incidentbestrijdingsplan Noordzee. De laatste update is van 2016. We werken nu aan een nieuwe versie. De besluitvorming daarover is voorzien in het komend jaar. Dan wordt het plan geactualiseerd. Wij zijn het zeer eens met onder anderen de heer Schonis dat we de bestaande plannen moeten blijven evalueren en dat de lessen die we hebben geleerd van de MSC Zoe hierin moeten worden verwerkt.

Zoals vermeld in mijn brief van 4 november aan de Kamer, zal ik ter uitvoering van de motie-Kröger -- wellicht luistert collega Kröger op afstand mee -- de Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging RWS-diensten daarvoor aanpassen. De huidige SBK voorziet erin dat RWS gemeenten te hulp komt bij verontreiniging van een strand door olie of dode walvissen. Daar hadden we toevallig ook een voorbeeld van op Rottum. Dit zal in samenspraak met de gemeenten worden uitgebreid met onder andere het voorbeeld van grootschalige plasticvervuiling door maritieme ongevallen. Dat gaan we dus met de gemeenten uitbreiden.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een interruptie van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Het is hartstikke goed om te horen dat de minister dit oppakt en dat het rampenbestrijdingsplan uit 2016 wordt geactualiseerd. Begin vorig jaar was er veel over te doen dat het zo lang duurde voordat de ladinglijst bekend werd. Ook is er veel te doen geweest over de nasleep ervan. Gemeenten moesten veel zelf opruimen en hebben daar ook kosten voor gemaakt. Wordt in dat kader gekeken naar een billijke vergoeding voor, in dit geval, de Waddengemeenten, zodat zij

niet zelf voor alle kosten hoeven op te draaien bij containerrampen? Ik begrijp dat je walvissen even kunt laten liggen en kunt monitoren wat dat oplevert.

De voorzitter:

Volgens mij was dat ook nog een vraag over het schadefonds.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, precies. Ik zal die vraag meteen meenemen in de afhandeling schadefonds. Uiteraard willen we kosten zo veel mogelijk verhalen op de veroorzaker. De onderhandeling met MSC Zoe over de schadeafhandeling bevindt zich nu wel in de eindfase. Er is op vrijwel alle onderdelen overeenstemming met hen bereikt. Daar hebben we ook goed contact over met de Waddengemeenten, zodat zij zich niet naderhand in de kou voelen staan. Ik hoop wel dat dit kan worden afgerond in het eerste kwartaal van komend jaar, want de eindstreep lijkt daar in zicht. Ik hoop u daar nog in deze samenstelling over te kunnen informeren. Dat is wel de inzet.

De heer Dijkstra vroeg waar aanbeveling vier is gebleven. Dit heeft te maken met communicatie. Aanbeveling vier van de OVV was gericht aan Nederland Maritiem Land en aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders. Die organisaties zullen daar ook zelf op reageren in de richting van de OVV. Dat is niet aan mij. Daarom heb ik er ook niet over gerapporteerd.

Dan de volgende vraag: kan de PSSA in het Waddengebied worden vergroot? Dat is de Particularly Sensitive Sea Area. Die is in 2002 aangewezen door de IMO. De uitbreiding van zo'n gebied zal ook via de IMO moeten lopen. Maar ik wil hier wel aangeven dat een dergelijk proces een risico met zich meebrengt. Er zijn ook landen in de IMO die zo'n PSSA als een belemmering van de scheepvaart beschouwen en die iedere discussie daarover aangrijpen om er weer van af te komen in plaats van het te vergroten. Ter bescherming van het Waddengebied zie ik daarom meer in afspraken met Duitsland en Denemarken om te proberen via dat traject nauwer samen op te trekken, ook in het kader van het trilaterale Waddenoverleg dat we al hebben.

Dan de slotvraag hierover van de heer Van Dijk. Hij vroeg: wanneer gaat u nou weer eens een keer naar de Wadden? Ik kan niet wachten. Tijdens het vorige overleg heb ik begrepen dat de heer Dijkstra al in januari gaat. Als kabinet hebben we afgesproken dat we zeer terughoudend zijn met het afleggen van werkbezoeken. We maken geen onnodige reizen. Een virtueel werkbezoek naar de Wadden is natuurlijk ook leuk, maar ik zou veel liever fysiek gaan. Zodra de coronaomstandigheden dat weer mogelijk maken, zal ik heel graag met de bewoners in gesprek gaan over, hopelijk, de afronding van het schadefonds. Dat moeten we even wat verder weg in de tijd zetten, tot het door de coronaomstandigheden weer kan.

Dan heb ik nog een heel klein mapje havens. Dank voor alle complimenten over de Havennota. Ik wil die complimenten heel graag overbrengen aan de dame die achter mij zit, maar zeker ook aan al die andere medewerkers die hier hard aan hebben gewerkt. Ik breng de complimenten ook over aan alle mensen van de havens, de scheepvaart en de binnenvaart. Eigenlijk is de hele sector hierbij betrokken geweest. Ik denk dat dit er ook voor heeft gezorgd dat er zo'n goed stuk

ligt, omdat we alle kennis en kunde vanuit het veld zelf hier goed in hebben kunnen verwerken. Die complimenten wil ik ook aan de sector geven.

Dan zijn er nog specifieke vragen gesteld over stikstof, de Maasvlakte en over de Maritieme Servicehaven Urk. U weet dat er als onderdeel van de brede kabinetsaanpak geld is uitgetrokken voor een pakket aan bronmaatregelen. Ik hoef dat beleid niet nog een keer uiteen te zetten. Voor de havens is het natuurlijk heel belangrijk dat vergunningen voor projecten afgegeven kunnen blijven worden, om de bestaande en nieuwe bedrijvigheid te faciliteren. De Havennota speelt daar ook op in. De milieugebruiksruimte zal nodig zijn om de verduurzaming van de grond te krijgen. Ik sta achter initiatieven die leiden tot stikstofverlaging en economische ontwikkeling, waarbij de havens, het havenbedrijfsleven en de overheden samenwerken aan oplossingen. We zijn in gesprek met alle partijen, namelijk het Havenbedrijf, de provincie en LNV. Het voortouw om hier regionale oplossingen voor te vinden, ligt bij de provincie en LNV. Dat geldt zowel voor Maasvlakte 2 als voor Urk.

Een voorbeeld van zo'n oplossingsgericht initiatief is het koepelconcept waar u kennis van hebt kunnen nemen. Kort samengevat gaat dit over het intern salderen binnen een koepelvergunning in het havengebied. Het is vooral aan mijn collega van LNV en de provincie om te kijken of dat een werkbare oplossing is, maar ik hoop het zeer.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we daarmee gekomen aan ... Volgens mij was u door uw interrupties heen. Klopt dat? Misschien kunt u het meenemen in uw tweede termijn. Mevrouw Postma heeft nog een interruptie.

Mevrouw **Postma** (CDA):

De minister zegt: we zijn bezig met de stikstofruimte. De minister geeft aan dat de problemen die spelen op Urk en op de Tweede Maasvlakte bij LNV liggen. Ik wil echter wat specifieker horen wat deze minister doet om ervoor te zorgen dat Urk aan de slag kan gaan en dat de Tweede Maasvlakte niet stilstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat gaf ik net aan. Wij hebben heel goed contact met de initiatiefnemers, het Havenbedrijf Rotterdam, met de provincie, die ook graag vooruit wil, en natuurlijk ook met de collega's van LNV. Wij proberen mee te denken. Daarom is het idee ontstaan om dit mogelijk met een koepelsysteem te doen. De minister van LNV dient te beoordelen of dit een werkbaar initiatief is.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Als ik het koepelconcept goed begrijp, dan lijkt me dat beter realiseerbaar voor de Maasvlakte 2 dan voor Urk. Klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voor Urk is er nog bijna niets. Wat kunnen we voor Urk doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom je op de specifieke stikstofproblemen. Ik heb vanuit IenW niet precies zicht op welke habitats op welke hexagonen spelen voor de Maritieme Servicehaven in Urk. Maar als wij ze ergens bij kunnen helpen, dan doen we dat heel graag, bijvoorbeeld met onze denkkraft of onze inzet. Ik weet niet wie van u vroeg of ik bereid ben om met hen in gesprek te gaan. Mijn deur staat zeker voor hen open, want ik steun het plan van de Maritieme Servicehaven zeer. Ik ben daar altijd toe bereid. Nogmaals, ik denk dat de sleutel meer bij LNV ligt dan bij ons, maar ik ben altijd bereid om mee te denken.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik hoorde een mooie toezegging, namelijk dat de minister Urk hoog op de agenda wil zetten en daarmee aan de slag wil gaan. Ik wil graag nog even een bevestiging hebben dat ze dit gaat doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja hoor. Ook dat zal misschien digitaal moeten, alhoewel Urk ook een fantastische plaats is om fysiek naartoe te gaan. Maar laten we met Urk in gesprek gaan, fysiek of virtueel.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nog even doorgaan op dit punt, niet qua inhoud. Ik ben een keer fysiek in Urk geweest, want we zijn als Kamercommissie een keer op werkbezoek geweest in Urk. De ontwikkeling van die haven is belangrijk voor de werkgelegenheid. Daarom wil ik, aansluitend op mevrouw Postma, vragen wanneer de minister, samen met haar collega van LNV, meer duidelijkheid kan geven. We horen nu dat de ondernemers daar niet heel lang meer kunnen wachten. Ik heb dus de volgende vraag aan de minister: wanneer kan zij uitsluitel geven of wat meer informatie geven richting de ondernemers in Urk? Ik hoop dat dit zo snel mogelijk kan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar kan ik geen antwoord op geven, omdat ik dit echt moet vragen aan mijn collega van LNV. Ik kan niet zomaar in het wilde weg een termijn noemen. Ik heb net toegezegd dat ik graag bereid ben om met de ondernemers in Urk in gesprek te gaan. Ik ben altijd bereid om daar bij mijn collega van LNV navraag naar te doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van de eerste termijn van dit algemeen overleg. Dan gaan we naar de tweede termijn. Ik stel een spreektijd voor van maximaal anderhalve minuut. Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. De vraag die ik niet meer had gesteld, ging over de Maritieme Servicehaven Urk. Gelukkig stelden collega's al diezelfde vraag. Ik ben blij met de laatste opmerking van de minister, namelijk dat zij contact opneemt met haar collega van LNV. Dat lijkt me heel verstandig. Wij zijn hier unaniem blij met die Maritieme Servicehaven, maar volgens mij ligt heel veel van de stikstofproblematiek formeel bij LNV. Met alle respect voor de minister van LNV, maar er mag wel iets meer druk op worden gezet, want ik zie problemen ontstaan bij onze infraprojecten en bij zo'n haven. Ik zou dus graag zien dat de minister daar druk op zet.

Dank voor de antwoorden. Met betrekking tot de ligplaatsen vraag ik aan de minister of ze toch richting ILT wil aangeven dat ze coulant moeten zijn, gezien het beperkt aantal ligplaatsen. Het is goed dat de minister bezig is om ervoor te zorgen dat er meer ligplaatsen komen, maar we zien ook dat er ligplaatsen verdwijnen, bijvoorbeeld in Lemmer-Delfzijl. In dat licht vraag ik de minister aan ILT mee te geven om coulant te zijn in haar beleid.

Ik heb nog een korte vraag. Het evaluatiemoment van de triage zit erin. Kan de minister aangeven wanneer dit ongeveer gaat plaatsvinden?

Ik ben blij met de opmerking rondom de drones. Ik wil meegeven dat wetgeving niet alles oplost. Als we kijken naar de beruchte AliExpress-dronetjes die niet geregistreerd zijn, dan hebben we volgens mij niet alles getackeld. Ik wil er niet helemaal op blindvaren dat regelgeving alles oplost, maar ik ben blij met de antwoorden.

Voorzitter, voordat ik het vergeet ...

De **voorzitter**:

U hebt nog vier seconden.

De heer **Van Aalst** (PVV):

... moet ik natuurlijk even een VAO aanvragen.

De **voorzitter**:

Dat moet helemaal niet, hoor. Dat is niet een automatisme.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Jawel, voorzitter. Ik wil gelijk een winstwaarschuwing geven. Dat doe ik, omdat ik absoluut wil voorkomen ... Ik was niet blij met het antwoord van de minister over de Teslasubsidie voor elektrische schepen, dus daar kom ik zeker op terug in het VAO.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan noteren we dat. Mevrouw Postma van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter. Dank aan de minister voor dit constructieve overleg. Het is altijd mooi om het weer te hebben over zeevaart en binnenvaart. Ik heb de antwoorden van de minister gehoord over de nadere onderzoeken van de IMO. We moeten met name met Duitsland en Denemarken blijvend aan de slag gaan om goed te kijken hoe we de Wadden kunnen beschermen.

Met betrekking tot de fosfine heb ik de toezegging gehoord dat echt wordt gekeken naar de sector, dat er geen administratievelastenverhoging of extra kosten komen en dat goed wordt gekeken naar de veiligheid.

Ik ben blij dat het onderzoek van de ASV over de ligplaatsen aandacht krijgt.

Dank voor de toezegging over Inmarsat en 5G. Het gaat er dan met name om dat de twee genoemde diensten, het noodsignaal en de artsen, bereikbaar blijven. Ook dank voor de toezegging dat de minister naar Urk gaat en dat er aandacht is voor de Tweede Maasvlakte met het koepelconcept. Dat is volgens mij weer een nieuw woord in de PAS-scrabbleserie.

Ik had nog een klein punt over de bemanningswisseling van de scheepvaart. Vorige week is een VN-resolutie aangenomen die aangeeft dat zeevarenden een belangrijk onderdeel zijn van onze transportketen. Ik ben heel benieuwd of er straks bij het vaccineren van mensen ook veel aandacht kan zijn voor onze scheepvaart, omdat zij zorgen voor zo'n belangrijk deel van onze bevoorrading.

De binnenvaart hebben we gehad. Ik denk dat ik hiermee afsluit, want ik zie de voorzitter ook een beetje naar mij kijken.

De **voorzitter**:

U hebt nog twintig seconden.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Heb ik nog twintig seconden? Nou, in dat geval ga ik even verder met het punt over de zwemmers en de zwemveiligheid. Ik ben erg blij dat de minister van JenV ... Ik wist niet eens dat de minister van JenV hierbij betrokken is, maar die zit er blijkbaar ook bij, net als de regio's. Ik denk dat het een goed signaal is dat ze met elkaar om tafel gaan zitten om afspraken te maken voor het nieuwe seizoen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Ik dank de minister voor de beantwoording. De transparantie van de markt, het evenwicht, de samenwerkingsverbanden die de minister aanhaalt, dat allemaal zorgt bij mij nog niet voor tevredenheid, en ook niet bij de schippers; ik ben in dezen niet zo heel belangrijk. Wellicht kunnen we er in het VAO nog op terugkomen.

Dan sluit ik aan bij wat de heer Van Aalst zei over het ligplaatsenbeleid: er komt wat bij, en ik weet dat de minister daaraan werkt, maar er gaat zeker ook wat van af. Laten we ervoor zorgen dat er netto genoeg bij komt. Het gaat niet alleen om coulance van de ILT. Er moet structureel voldoende ruimte zijn waar schippers langer dan drie keer 24 uur kunnen liggen, want soms is dat gewoon nodig. Ik denk dat dit het uitgangspunt moet zijn en dat we niet moeten vasthouden aan regels, waarna we weer coulance betrachten. Er moet structureel een goed aanbod zijn.

Voorzitter, tot slot. Ik blijf praten over het varend ontgassen. De minister weet van mij dat ik heel moeilijk kan leven met dit antwoord. Ook de Kamer kan er niet zo goed mee leven, aangezien mijn motie is aangenomen, die dit al had moeten regelen. Ik wil echt aan deze minister vragen om met de nieuwe landen die erbij zijn gekomen, wellicht gezamenlijk, actie te ondernemen richting België en Duitsland, om dit zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. Ik ben straks weg als Kamerlid, maar dit dossier zal ik blijven volgen. Ik zal de minister in die zin ook blijven achtervolgen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Volgens mij waren het België en Frankrijk. Ja, anders wordt Duitsland weer in een kwaad daglicht gezet. Dan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Het is interessant om te zien wat meneer Laçin zo meteen gaat doen na zijn afscheid.

Ik dank de minister voor de beantwoording van de vele punten. Ik kijk wel uit naar de reactie die ik nog krijg op alle andere punten uit het actieplan dat wij hebben aangeboden. Ik ben blij dat de minister heeft toegezegd om met de verzekeraars in overleg te gaan. Ik hoop ook dat de minister het punt meeneemt dat in het interruptiedebatje met mevrouw Postma en mij naar voren kwam, namelijk dat het niet alleen over de economische waarde van de lading gaat, maar ook over de opruimwaarde. Ik hoop dat u dit nog even concreet benoemt. Ook blij met de toezegging dat de calamiteitenplannen en de rampenplannen worden geactualiseerd en dat u hoopt daar in deze samenstelling nog over te kunnen rapporteren. Dank, vooral veel dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Remco Dijkstra van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het mooie van dit overleg is dat we altijd vooruitgaan. Het is net als een schip: achteruitgaan kan bijna niet en draaien ook niet. Je gaat altijd een steady koers. Dat is hierbij ook, want we lossen problemen op. Dat vind ik altijd fijn te constateren. Ik noemde bijvoorbeeld de triage, waar mijn collega Betty de Boer volgens mij al vanaf 2011 aandacht voor vroeg, en op een gegeven moment kom je dan tot een afronding. De radiofrequenties zijn genoemd. Het feit dat er veel meer ligplaatsen zijn gekomen, is fijn voor de binnenvaart als echt alternatief voor goedertransport over de weg. De Havennota heb ik al benoemd.

Wat ik ook niet onvermeld wil laten, zijn de achterlandverbindingen, waarbij een inventarisatie is gedaan van de overslagterminals. Daarbij gaat het nu juist niet meer om de uitbreiding daarvan. Het gaat niet meer om het aantal terminals. Het gaat nu veel meer om het verdikken van de stromen, zeg maar, zodat ze rendabel worden.

Ik sluit me aan bij de woorden van de SP en anderen als het gaat om de Servicehaven Urk. Ik vind echt dat we daar verder moeten gaan, juist vanwege die banen.

Voorzitter. Ik heb nog één punt. Alle punten in de verzamelbrief ondersteunen we. Dat wil ik hier wel even uitspreken. Er is wel één punt dat me raakt. We steunen expliciet het Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen, maar ik heb er nog wel een vraag over. We hebben gezien dat er misbruik van gemaakt werd. Dat was in de media. Het kan niet zo zijn dat een Italiaanse arts op Sardinië een boot heeft onder Nederlandse vlag, of dat drugsbazen

gebruikmaken van Nederlandse certificaten. De voorgestelde maatregelen steunen we, maar is er eventueel een opschoning mogelijk om misbruik van dat certificaat eruit te filteren? Het kan niet zo zijn dat je voor een paar tientjes onder Nederlandse vlag vaart en onze Nederlandse naam bezoedelt omdat je rare dingen doet.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ik neem nog een keer de gelegenheid te baat om toe te lichten dat de ChristenUnie niet pleit voor een extra belasting voor de binnenvaart. Wij pleiten er juist voor dat het nihiltarief, zoals dat nu voor de walstroom geldt, ook voor de elektriciteit voor de aangemeerde schepen zou gelden. Als je wilt overstappen op een duurzame manier van varen, zou je daarvoor dus niet een extra belasting moeten betalen -- dat hoeft je nu ook niet te doen -- maar zou je ook een nihiltarief of een vrijstelling moeten krijgen. Ik heb de minister goed gehoord. Ik zou er graag van op de hoogte blijven hoe dit vordert. Dit voorstel is immers ook in lijn met de green deal. We hebben een doelstelling van 150 emissieloze schepen en daar zijn we nog lang niet. Het is dus goed om te kijken naar extra maatregelen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een interruptie van de heer Remco Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik begrijp uw punt nu wat helderder, en ook dat onderscheid. Maar dat voorstel kost natuurlijk wel geld. Eigenlijk hoor je dit punt ook te bespreken bij het Belastingplan. Dat neem ik althans aan. Heeft u het daar ook ingebracht? Wat zijn de resultaten daarvan? Om het hier zomaar neer te leggen, vind ik nogal wat.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Bij het Belastingplan is er gekozen voor een nihiltarief voor de walstroom. Dat is dus heel erg goed. Maar wij zeggen: kijk nou ook naar wat je verder kunt doen. Dit is wel een effectieve maatregel. Het raakt de huidige schippers dus niet. Het gaat niet ten koste van hen. Als zij willen overstappen, moet het niet zo zijn dat ze een belasting moeten betalen, omdat ze willen overstappen. Ze moeten juist een beloning krijgen zodat het makkelijker en aantrekkelijker wordt om over te stappen op duurzamer varen. Dat is dus de achterliggende gedachte. We

vinden het waard om daarnaar te kijken. Dus op het moment dat de minister nog zoekt naar concretere maatregelen om duurzame vaart te stimuleren, dan is dit er eentje van.

De voorzitter:

De heer Dijkstra roept altijd een heleboel op, zodra hij interrumpeert. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit is een beetje vervelend. Mevrouw Van der Graaf is ook niet altijd aanwezig bij dit overleg. Volgens mij zijn de problemen die wij met elkaar signaleren ...

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Voorzitter, dat is onwaar. Dat is onjuist. Ik zie graag dat de heer Van Aalst dat terugneemt.

De heer Van Aalst (PVV):

Dan corrigeer ik dat. Dan heeft ze waarschijnlijk niet altijd goed geluisterd naar het verhaal van de OVV. Dat kan natuurlijk ook.

Wat ik constateer, is dat de binnenvaart hele andere problemen heeft. Sterker nog, ik wil mevrouw Van der Graaf erop wijzen dat al die elektrische schepen over het algemeen nog steeds met een dieselaggregaat worden opgeladen. Dus ik snap niet wat u wil. Waarom wilt u onderscheid maken? Waarom wilt u elektrische schepen bevoordelen op de gewone binnenvaartschepen die nu nog varen en die het al moeilijk genoeg hebben? Waarom komt u daar niet voor op?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

De heer Van Aalst is gewoon geen voorstander van een green deal en van verduurzaming van de sector. Dat snap ik. De ChristenUnie is dat wel. Die accijns is er en daar zitten wij ook niet aan. De vrijstelling daarvoor betreft ook internationale afspraken en daar raken we dus niet aan. Maar als een binnenvaartschipper wil overstappen op een duurzamere manier van varen, moet hij extra belasting gaan betalen. Die prikkel willen wij weghalen. We willen duurzame vaart aantrekkelijk maken door ook daar een nihil tarief te hanteren, net zoals voor de walstroom geldt. Dat is dus het voorstel. Ja, ik vind dat we moeten kijken of we ook een stimuleringsmaatregel kunnen treffen voor schonere motoren voor de binnenvaartschepen, waar ze om vragen. Ook dat is een concrete maatregel. We zien het wel in de omringende landen. Het zou ook de huidige binnenvaartschippers helpen. Dit is belangrijk. We hebben met elkaar afgesproken dat 150 schepen emissieloos zouden moeten worden; laten we dat dan ook fiscaal stimuleren. Ik vraag de minister om dat te doen.

De **voorzitter**:

Heel kort, meneer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, heel kort. Ik heb een gratis tip voor mevrouw Van der Graaf. Ik zou een keer op bezoek gaan bij al die binnenvaartschippers van de Algemeene Schippers Vereeniging en ze eens vragen hoe het vorige keer is gegaan met al die geweldige groene motoren. Toen hebben al die mensen daar een nieuwe hypotheek op afgesloten, terwijl nu blijkt dat ze een groene motor hebben die nog vervuilerder is dan hun oude dieselmotor.

De **voorzitter**:

Ik zie er niet echt een vraag in. Mevrouw Van der Graaf, heel kort nog?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Nee, voorzitter. Weet u, ik ben opgegroeid in Zwartsluis in de noordwestelijke hoek van Overijssel. Als er één plek is die binnenvaartschippers kennen, is het Zwartsluis. En als er iemand is die de binnenvaartschippers kent, ben ik dat. Ik weet waar ze mee te maken hebben. Ik vind het belangrijk dat we kijken hoe ook deze vaart verduurzaamd kan worden. Ik vind dat wij daarbij moeten helpen.

De **voorzitter**:

Graag kort, mevrouw Van der Graaf. Ik wil graag dat er ook nog antwoorden komen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

En, voorzitter, ik doe daar vandaag concrete voorstellen voor.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

De ChristenUnie doet concrete voorstellen. Wat mij betreft doen ze het alleen in het verkeerde debat. Het kan vooral bij het Belastingplan. Als de ChristenUnie dit punt uit de green deal wil halen, dan ben ik benieuwd ten koste van wat het dan moet gaan. Los daarvan wil ik in navolging van de heer Van Aalst echt wijzen op het punt dat de binnenvaartschippers er alles aan doen om duurzaam goederen te vervoeren en hun kosten te kunnen betalen, maar dat zij niet zomaar kunnen overstappen op elektrische schepen. Want er zijn nauwelijks elektrische schepen die bruikbaar zijn voor de binnenvaartschippers. Ik hoop dat de ChristenUnie dat punt ook meeneemt. Het voorstel dat de ChristenUnie hier doet, komt niet ten goede aan de binnenvaartschipper, maar het gaat andere schippers bevoordelen. Dat willen we volgens mij niet hebben.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot, mevrouw Van der Graaf op dit punt.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het is goed om te benadrukken dat wat ik voorstel dus níet ten koste gaat van de huidige binnenvaartschippers. Dat is goed om op te helderen. Het raakt niet aan de accijnsvrijstelling waarvan vele schippers nu gebruik kunnen maken. Ik ben het eens met de heer Laçin dat we ook binnen de green deal moeten kijken hoe we de binnenvaartschippers kunnen helpen om over te stappen naar verduurzamingsmaatregelen. Maar als zij de keuze hebben gemaakt om die overstap te maken en als er wel een alternatief voor hen bereikbaar is -- de heer Schonis heeft daar wat suggesties voor neergelegd in dit debat -- vind ik niet dat zij daar dan ineens belasting over zouden moeten betalen. Ik vind dat we het fiscaal aantrekkelijk zouden moeten maken. Dat is het voorstel. Dus het is niet negatief voor de huidige binnenvaartschippers. En het is goed om dat op te helderen.

De voorzitter:

Dan nog een laatste interruptie op dit punt van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ben dit nu een beetje aan het aanhoren. Het is voor het CDA nog niet heel erg duidelijk wie dit nu gaat betalen en hoeveel het gaat kosten. Het is ook nog niet duidelijk hoeveel schepen hier daadwerkelijk baat bij hebben. Mevrouw Van der Graaf geeft volgens mij aan dat het wél gaat werken, maar het CDA ziet dat niet. Kan mevrouw Van der Graaf misschien toch nog wat meer toelichting geven, bijvoorbeeld over hoeveel het kost en waaruit het betaald wordt, maar ook over hoeveel schepen of eigenlijk hoeveel schippers zij verwacht hiermee te helpen?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

We hebben een green deal met elkaar afgesproken. Daarbij hebben we als doel afgesproken dat er 150 schepen emissieloos zouden moeten worden. Ik zie dat daar goede initiatieven voor liggen, maar dat het nog niet hard genoeg gaat. Op dit moment is er gewoon geen of nauwelijks fiscale derving, omdat er nog nauwelijks emissieloze schepen zijn. Dus als je dit zou doen, kost dat geen extra geld. Wat wij zeggen is het volgende. Als je met zo'n emissieloos schip zou gaan varen, dan zou je daarover geen belasting moeten betalen, maar zou je een vrijstelling moeten krijgen of een nihil tarief, precies zoals we dat nu voor de walstroom hebben geregeld. Dat is een voorstel in lijn met de green deal. Ik weet ook dat er in Europa erg veel aandacht is voor de vraag hoe we de verduurzaming van de binnenvaart kunnen stimuleren. Timmermans heeft daar een agenda voor. Ik ben het eens met de minister dat we moeten kijken hoe we daarop kunnen aansluiten, zodat we het slim voor onze binnenvaart kunnen regelen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Graaf, kunt u iets korter antwoorden? Er zijn concrete vragen gesteld.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik krijg hier gewoon veel vragen over.

De **voorzitter**:

Nee, er is een concrete vraag gesteld. En zo wordt het een herhaling.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik constateer dat we hier een compleet voorstel neerleggen. Misschien hadden de collega's er nog niet aan gedacht dat dit een positieve prikkel zou kunnen zijn.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Graaf, gaat u verder met uw betoog. U heeft nog vijftien seconden.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voorzitter, dan benut ik die om de minister te bedanken voor haar extra inzet. Ik heb ook gehoord dat zij een extra steun in de rug vanuit de Kamer goed kan gebruiken om het gesprek met Duitsland en Denemarken over de zuidelijke vaarroute opnieuw aan te gaan richting de

IMO. Ik kom met een motie daarvoor bij het VAO dat de heer Van Aalst zojuist heeft aangevraagd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Veel dank ook voor alle goede ideeën vanuit de Kamer. Wat er in de tweede termijn nog is gezegd, zal ik even langslopen.

Ik heb u goed gehoord om meer druk te zetten op de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven in Urk. Waar ik daar een steentje aan kan bijdragen, graag. Dus dat gaan we doen.

De heer Van Aalst had nog gevraagd wanneer de evaluatie van de triage zou komen. Daarover is in ieder geval afgesproken dat het nog voor de start van het nieuwe vaarseizoen gaat gebeuren. Dan zal ik u daarover ook informeren. Moet ik er een maand aan hangen? April, mei, in ieder geval ergens in het voorjaar, maar het zal niet in maart zijn.

De heer Laçin had een heel terecht punt over de ligplaatsen. Het moet niet zo zijn dat de ILT vooral overal coulant moet zijn. Het moet juist structureel goed opgelost zijn, zodat het niet meer nodig is dat ze coulant moeten zijn. Ik denk dat dat uw punt is. Dat deel ik ook zeer. Handhaving van de ligplaatsen doet RWS overigens zelf. Als het nodig is, doen we het. Maar ik ben het zeer eens met dat we het gewoon structureel moeten oplossen. Nogmaals, en dat heb ik eerste termijn ook gezegd, de ASV-enquête biedt daar ook weer een mooi handvat voor.

Over drones is nog de opmerking gemaakt dat regels niet alles oplossen. Daar ben ik het helemaal mee eens, maar we zullen ook even moeten kijken, als we die nieuwe regelgeving hebben en drones traceerbaar zijn enzovoorts. Er komt natuurlijk ook een informatiecampagne omheen. We zullen moeten kijken en evalueren hoe het dan loopt.

Of de zeevarenden voorrang kunnen krijgen bij vaccinatie, vraagt mevrouw Postma. Het ministerie van VWS is natuurlijk in the lead als het gaat om de vaccinatiestrategie. Daar zit een bepaalde volgorde in. Maar ik snap uw pleidooi heel goed dat de zeevarenden ook onder de vitale beroepen vallen. Het overgrote deel van onze goederen wordt immers wereldwijd van over zee aangevoerd. Dat moet natuurlijk kunnen doorgaan. Ik zal er dus voor zorgen dat onze vitale beroepen niet aan de aandacht van de collega van VWS ontsnappen. Het geldt natuurlijk breder, want als we bijvoorbeeld geen luchtverkeersleiders hebben, kunnen de vaccins niet ingevlogen worden. Dus dat geldt eigenlijk voor meer van deze beroepen.

De heer Laçin heeft ook nog aandacht gevraagd voor het varend ontgassen. Hij vroeg om Frankrijk en België daarop aan te spreken. De Belgische collega's zijn nu goed en wel een maandje officieel aan de slag, denk ik. Actie, roept de heer Laçin. Nou, dan gaan we meteen ook om actie vragen. Maar gezien de signatuur van de collega's daar verwacht ik dat ze ook haast zullen willen maken om dit op te lossen.

In de richting van de heer Schonis: uiteraard komen we nog terug op uw actieplan en de specifieke punten daarin. Maar de tijd was nu te kort om dat al gedaan te hebben. Ik denk dat u daar wel begrip voor heeft. Dat komt dus nog.

De heer Dijkstra had het nog over de Havennota, en vooral over het belang van de achterlandverbindingen en de bestaande initiatieven voor het bundelen van lading. Ik ben het zeer met hem eens dat daar heel veel aandacht voor moet zijn. Met de extra financiële middelen die we voor de modal shift hebben uitgetrokken, ook in het kader van transport van de weg naar het water -- daar speelt die ladingbundeling natuurlijk ook een belangrijke rol in -- vind ik dat we misschien een extra boost kunnen geven aan de binnenvaart.

Dan heeft de heer Dijkstra nog vragen gesteld over het ICP. Er was inderdaad sprake van dat daar misbruik van was. Het ICP is overigens iets anders dan "onder Nederlandse vlag varen". We hebben in het verleden al een keer maatregelen genomen door de Nederlandse vlag er niet meer prominent op af te beelden. Dat hadden we in eerste instantie wel gedaan en dan wék je ook die suggestie. Dat hebben we al aangepast. Sinds mei van dit jaar werk ik met de bonden die het ICP uitgeven én de politie aan een nieuw convenant voor de afgifte van de ICP's. Het is de bedoeling dat dit al op 1 januari aanstaande in werking zal treden. Daarin zullen we ook de aanscherpingen vastleggen. Het allerbelangrijkste punt daarin is, denk ik, dat we stoppen met het afgeven van ICP's aan mensen die niet de Nederlandse nationaliteit hebben en in het buitenland wonen. Want het is natuurlijk ook een beetje gek om een Mexicaan die zijn boot in Italië heeft liggen met een Nederlands ICP te faciliteren. Daar stoppen we dus mee.

Dan mevrouw Van der Graaf en de discussie over het nihiltarief. Ik denk dat we het debat niet weer over moeten doen. Het moet passen binnen de green deal; dat zegt u zelf ook. We gaan kijken waar we Europees kunnen aansluiten, en de binnenvaart als geheel moet er profijt van hebben. Dat zijn mijn uitgangspunten. Daar laat ik het dan verder maar bij.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we daarmee gekomen aan het einde van de tweede termijn van het algemeen overleg Maritiem. Ik heb een zestal toezeggingen genoteerd. Ja, u bent royaal geweest, minister.

- De eerste: aan het einde van het eerste kwartaal van 2021 komt een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse in het kader van de ligplaatsen naar de Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is eigenlijk niet echt een toezegging, want dat doen we altijd. Het enige wat ik heb aangegeven is dat in die Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse ook de ligplaatsen een plek krijgen. U mag het een toezegging noemen, maar die analyse komt sowieso.

De voorzitter:

Die komt sowieso, en er wordt in ieder geval aandacht besteed aan de ligplaatsen.

- Dan de tweede: de minister zal de Kamer voor de kerst informeren over de instandhoudingsopgave ten aanzien van bruggen en sluizen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

De voorzitter:

- Dan de derde: de minister informeert de Kamer in het eerste kwartaal van 2021 over het plan van aanpak van de havens ter voorkoming van fosfinevergiftiging, en zij zal daarbij het perspectief van de schippers meenemen. Dan gaat het met name om de administratieve lasten en de regeldruk, begreep ik van mevrouw Postma.

- In de eerstvolgende voortgangsrapportage over de MSC Zoe zal de Kamer worden geïnformeerd over de gesprekken met Rijkswaterstaat en de Kustwacht over de mogelijkheden voor het inzetten van de interventiebevoegdheid én over de stand van zaken van het onderzoek naar de mogelijkheden voor het instellen van een VTS-gebied in het kader van de verkeersbegeleiding van containerschepen.

- In het eerste kwartaal van 2021 wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de schadeafhandeling van de MSC Zoe.

- Voor de start van het nieuwe vaarseizoen in april of mei 2021 komt de evaluatie van de triage -- dat gaat dan over bergers, kustwacht en KNRM -- naar de Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. We hebben gezegd april of mei. Dat zal het wel ongeveer worden, want dan is die evaluatie. Het kan dus zijn dat er nog een weekje extra tussen zit, omdat wij die evaluatie ook weer moeten verwerken. Maar ergens rond die koers zal het zijn.

De voorzitter:

Daar zal de Kamer vast niet over vallen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat denk ik ook niet.

De voorzitter:

Dan is er tot slot een VAO aangevraagd met als eerste spreker de heer Van Aalst. Dat zal dus aangemeld worden voor de plenaire agenda.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voorzitter.

De voorzitter:

Ja, ik was het bijna vergeten. Mevrouw Van der Graaf nog. U mist nog iets?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, voorzitter. Ik mis nog de toezegging die de minister in de eerste termijn heeft gedaan. Die gaat over de green deal en de verduurzamingsmaatregel voor de binnenvaartsector. Daar zou zij op terugkomen. Het voorstel over het nihil tarief had ik ingebracht en de minister gaf aan dat ze dat zou meenemen bij de overwegingen. Wij zouden daarover geïnformeerd worden. Ik vroeg me even af op welke termijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We zijn in het komend halfjaar bezig om het actieprogramma samen met de sector uit te werken. Daarin nemen we het mee. Dus we nemen het mee bij de uitwerking van het actieprogramma. Dat komt voor of in de zomer. We trekken het eerste halfjaar uit om het uit te werken. Dan zult u het dus waarschijnlijk net na of in het zomerreces ontvangen.

De voorzitter:

Die kunnen we dan noteren als zijnde dat er een actieprogramma green deal komt. Het is geen toezegging, want dat actieprogramma komt er sowieso. Dan noteren we die ook niet als toezegging. Als het sowieso al gebeurt, hoeven we die niet als toezegging te noteren.

Dan zijn we hiermee gekomen aan het eind van dit algemeen overleg. Ik wens iedereen nog een fijne dag en sluit de vergadering.

Sluiting 12.39 uur.