

Tweede Kamer, Maritiem

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 24 november 2021 overleg gevoerd met mevrouw Visser, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2021 inzake voortgang Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (33043, nr. 107);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2021 inzake reactie op het rapport "Aanvaring op de Westerschelde" van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (31409, nr. 323);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2021 inzake rapportage havensamenwerking (31409, nr. 322);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 juni 2021 inzake maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2021-2025 (30490, nr. 38);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2021 inzake acties veilig containertransport in IMO (31409, nr. 334);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2021 inzake ongevals cijfers scheepvaart 2020 (31409, nr. 330);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 juli 2021 inzake stand van zaken van de ratificatie van de wijziging van het CDNI (Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart) (25868, nr. 27);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 oktober 2021 inzake afschrift van de reactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over het ongeval op het vrachtschip "Damsterdijk" op 2 oktober 2019 (31409, nr. 336).**

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

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

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

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bouchallikh, Geurts, Tjeerd de Groot en Rudmer Heerema,

en mevrouw Visser, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom allemaal bij het commissiedebat Maritiem. Welkom aan de minister en aan de collega's. Er is een spreektijd voorzien van vier minuten per fractie. We beginnen met de eerste termijn. Ik geef het woord aan de heer Geurts van de fractie van het CDA.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met datgene waar ik de vorige keer in het commissiedebat Maritiem met de voorganger van deze minister mee eindigde. Dat was in juni jongstleden. Soms gaat het snel. Het ging over het internationaal verbod op asbesthoudende materialen op zeeschepen. Ik betoogde dat hier, in tegenstelling tot heel veel landen, in Nederland wel op gehandhaafd wordt. We vinden de bescherming van bemanning belangrijk, maar we mogen de reders niet tot onevenredige en onnodige kosten dwingen waarmee de concurrentiepositie in gevaar komt. Dat heeft namelijk forse consequenties voor de positie van de Nederlandse vlag, want als er te veel gehandhaafd wordt, wordt er omgevlagd, en niet naar de Nederlandse vlag.

Er werd mij in juni jongstleden toegezegd dat de Kamer een brief zou ontvangen met daarin de reactie op de brief van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders over asbest in zeeschepen. Uit de verzamelbrief die we recent kregen, maak ik op dat de situatie nog steeds niet is opgelost. Concreet vraag ik de minister of zij mij wil toezeggen het internationale gelijke speelveld als uitgangspunt te nemen bij de verdere stappen, met inachtname van de gezondheid van zeevarenden.

Dan kom ik op ontgassen. In november 2018 — dat is al een hele poos geleden — stelde ik schriftelijke vragen over het lozen van giftige gassen door tankers in Gelderland, het zogenaamde "varend ontgassen". Op een van mijn vragen werd in 2018 geantwoord: "Nee, varend ontgassen is nog niet verboden op rijkswateren. Dit zal wel het geval zijn in 2020, wanneer de wijziging van het Scheepsafvalstoffenverdrag in het Scheepsafvalstoffenbesluit is opgenomen."

Voorzitter. We leven eind 2021 en varend ontgassen kan nog steeds. Recent is in Flevoland maatschappelijke onrust ontstaan over gaslozingen door binnenvaarttankers nabij dichtbevolkt gebied. In mijn schriftelijke vragen uit 2018 vroeg ik al: "Hoe is de verbodsbepaling in de verschillende provincies geregeld en wie handhaaft waarop?" Het antwoord was: "Het momenteel bestaande verbod op benzine alsook de relevante voorschriften uit de ADN worden door Rijkswaterstaat en de ILT gehandhaafd. De provincies hebben verordeningen die zij onderling met elkaar hebben afgestemd. De handhaving van en het toezicht daarop is de verantwoordelijkheid van de provincies."

Nou, u voelt hem al aankomen. Het balletje-balletjespel is weer begonnen. Het ministerie c.q. de ILT wijzen naar de provincie en de omgevingsdienst. Die verwijzen op hun beurt weer naar het ministerie en de ILT. Kortom, ik vind dit een zeer ernstige situatie. De provincie Flevoland verklaart dat zij overleg heeft gevoerd over handhaving. De omgevingsdienst heeft juridische en praktische belemmeringen bij handhaving, want juridisch is de ILT bevoegd op rijkswateren en praktisch zijn er bezwaren omdat een constatering ter plekke alleen mogelijk is als ze langs alle schepen varen met geschikte meetapparatuur. Kortom, iedereen wijst naar elkaar en intussen wordt er niet gehandhaafd. Graag hoor ik van de minister welke snellere oplossing zij heeft voor deze

problematiek.

Dan de MSC Zoe. De ramp blijft ons nog steeds bezighouden. De inhoud van de containers blijft nog steeds aanspoelen op de stranden van de Waddeneilanden, zo heb ik begrepen. Het lijkt wel alsof de deuren van de laatste containers aan het opengaan zijn op dit moment. Ook onze garnalenvissers, want van hen heb ik het, hebben er elke week wel schade door. Hun vistuig gaat stuk, het vangen wordt zwaar belemmerd en het kost ze extra werk om het afval mee te nemen naar de haven. De schade is afgewikkeld door het Rijk met de eigenaren van MSC Zoe en de verzekeraars. De vraag die openstaat is hoe de vissers hun schade vergoed krijgen. Ik hoor graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Ik heb nog een paar losse punten. Allereerst kom ik op het onderhoud van sluizen en bruggen. Ik heb dat pleidooi ook bij de begroting gehouden. Het niet goed bedienen van sluizen kost onze binnenvaartschippers direct geld. Mijn verzoek aan de minister is om beter te gaan communiceren over stremmingen en de duur daarvan. Kortom, wees transparanter. Mijn vraag is of zij daartoe bereid is.

Ik heb nog één vraag over de kosten van de walstroom. Het is een verplichting om die af te nemen. Nu hoorde ik recent dat er vijf keer zo veel betaald moet worden voor deze stroom als een huishouden aan de wal betaalt. Mijn vraag is: is de minister bereid om de tarieven het komend jaar te laten monitoren en de Kamer van de uitkomst op de hoogte te stellen voor de volgende begrotingsbehandeling?

De voorzitter drukte mij weg, terwijl ik nog niet eens een bepaald woord had uitgesproken!

De **voorzitter**:

U was ook ruim over de tijd heen, dus dat was terecht.

De heer **Geurts** (CDA):

32 seconden, voorzitter.

De **voorzitter**:

Excuus. Dank u wel, meneer Geurts. Dan is het woord aan de VVD.

De heer **Rudmer Heerema** (VVD):

Dank u wel. Ik heb 32 seconden extra, hoor ik net.

Voorzitter. Ik wil vandaag vier onderwerpen aan de orde stellen. Ik begin met de binnenvaart. We hebben de afgelopen tijd intensief contact gehad met de binnenvaartschippers. We hebben onze vraagtekens bij wat ik "de papieren werkelijkheid" noem ten opzichte van de praktijk. Een paar opmerkingen, allereerst over de verduurzaming van de vloot. Het aanscherpen van de wettelijke normen en eisen voor een schip, bijvoorbeeld eisen met betrekking tot loopruimte of de oppervlakte van een kajuit, zorgt ervoor dat in principe goede schepen te vroeg worden afgestoten, omdat ze niet zomaar een schip een halve meter breder kunnen maken. Wat is het effect in de praktijk? Ten eerste krijgen we een minder diverse vloot. We krijgen namelijk meer uniforme schepen, weliswaar met schonere motoren maar ook gevoeliger voor de bijmengblend. Doordat nieuwe motoren de bijmengverplichting minder goed aankunnen, zal het risico op stilvallen op vaarroutes groter worden, met de economische schade van

dien. Sterker nog, de bijmengverplichting zorgt ervoor dat er meer brandstof nodig is, dus dat er meer wordt uitgestoten. Kortom, de blends zijn op papier goed nieuws, maar de praktijk is echt weerbarstiger.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Wat een goed punt van de VVD. Een aantal maanden geleden hebben de collega van de SGP, die er vandaag niet is, en ik samen een motie ingediend om niet te handhaven op die bijmengverplichting totdat aangetoond is dat het inderdaad geschikt, duurzaam en veilig is. Daar heeft de VVD destijds tegen gestemd. Dit is dus een standpuntwijziging, begrijp ik?

De heer Rudmer Heerema (VVD):

We hebben heel veel overleg gehad, ook met de sector zelf. En ja, we zijn inderdaad tot de conclusie gekomen dat we weliswaar niet meteen voor het niet handhaven ervan zijn, maar wel willen nadenken over hoe we om moeten gaan met de bijmengverplichting, die op papier weliswaar een goed idee lijkt te zijn, maar in de praktijk gewoon anders blijkt uit te werken. Ik denk dat we elkaar vast ergens in kunnen gaan vinden. Misschien kunnen we elkaar niet vinden op het punt van die motie, omdat je dan meteen niet handhaaft, maar wel met betrekking tot de vraag hoe we het in de praktijk slimmer kunnen doen.

De heer Alkaya (SP):

Naar aanleiding van die motie die is aangenomen, ondanks het tegenstemmen van de VVD, is in ieder geval de jaarverplichting ervanaf gegaan. Dat is goed nieuws. Maar dit is ook weer een stapje in de goede richting, dus ook dit is goed nieuws. Ik verheug mij op de samenwerking op dit punt.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Dan kan de heer Alkaya misschien nog blijer worden van de rest van mijn betoog.

Door het afnemen van de diversiteit van de vloot zal het verplaatsen van lading in toenemende mate door vrachtwagens moeten plaatsvinden, met drukte op de weg en extra uitstoot tot gevolg. Ik vraag de minister dan ook in hoeverre zij oog heeft voor deze praktijk. Zijn we niet de verkeerde dingen aan het doen als we meer uitstoot krijgen, dus meer vrachtwagens op de weg, meer economische schade en een minder diverse vloot? Daarnaast vraag ik mij af waarom de Algemeene Schippers Vereeniging niet betrokken is geweest bij het onderzoek van NEN. Als beleidsmakers zeggen dat de sector betrokken is, maar de sector zelf zegt van niets te weten, dan gaat er toch iets mis.

Dan de Search and Rescue. Er is een nieuwe basis in Midden-Zeeland. Dat brengt een aantal uitdagingen met zich mee. Ik heb daar een aantal vragen over. Waarom geldt er een praktische noticetijd van tien minuten, terwijl in het Antea-rapport een noticetijd van ten minste twintig minuten wordt aanbevolen? Geldt deze noticetijd dan alleen voor korte diensten, aangezien de vermoeidheidsstudies aantonen dat een noticetijd van tien of twintig minuten alleen mogelijk is bij diensten korter dan twaalf uur? De minister heeft op 27 mei de toezegging gedaan dat zorgen over de vermoeidheid meegenomen worden in het SAR-verbeterprogramma. Hoe staat het daarmee?

Voorzitter. Dan twee praktische vragen. Klopt het dat de landingsbaan op de basis Midden-Zeeland een gewicht van maximaal 6.000 kilo kan dragen? Ik vraag dit omdat de SAR-helikopter een maximaal gewicht van 8.600 kilo heeft. Als dit klopt, wat gaat de minister dan doen om dit op te lossen? En biedt het luchthavenbesluit van Zeeland voldoende ruimte voor reallifetrainingen, zowel overdag als in de nacht?

Voorzitter. In het laatste maritiemdebat heb ik gevraagd naar de maritieme autoriteit. De minister geeft in haar brief aan hier nog geen besluit over te kunnen nemen. Volgens mij is het voor de sector van belang dat deze autoriteit er komt. Ik zou de minister willen vragen of ze de vaart er wel een beetje in wil houden. Wanneer zou het oprichtingsbesluit getekend kunnen worden? In datzelfde debat heb ik de minister ook uitgedaagd om aan de slag te gaan met de groei van het aantal schepen onder Nederlandse vlag. Hoe staat het met deze ambitie?

Voorzitter. Als laatste de MSC Zoe. Ik denk dat ik hierbij voor een groot deel kan aansluiten bij mijn collega van het CDA. Er is een vervelende nasleep. Blijkbaar geven de verloren gegane containers deels nu pas hun lading af, met alle gevolgen voor de garnalenvissers van Texel, Wieringen, Harlingen en Lauwersoog van dien. Dit levert schade op aan netten en vistuig. Het afval moet meegenomen worden naar de haven. Er is reeds afwikkeling van de schade geweest. Maar deze nasleep gaat waarschijnlijk nog wel even duren. Wat is nu de rol van het Rijk of de eigenaren van de MSC Zoe hierin? Het kan namelijk niet zo zijn dat de nasleepkosten bij de vissers en de Waddeneilanden terechtkomen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Sorry, het is natuurlijk heel vervelend als je allemaal My Little Pony's tussen de garnalen vindt. Ik hoor dat er gevraagd wordt of die nog bestaan. Nou, ze komen los.

Dank voor uw inbreng, meneer Heerma. Nu is het woord aan mevrouw Bouchallikh van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Op de afgelopen klimaatop is er helaas niks bereikt rondom de internationale scheepvaart, terwijl er echt ontzettend veel moet gebeuren. Volgens de sector zelf is de verwachting dat de uitstoot van de internationale scheepvaart in het beste geval gelijk blijft en in het slechtste geval zelfs met 50% toeneemt over dertig jaar. De IMO staat op de rem en kan daar niet vanaf worden gehaald. Sommige lidstaten worden zelfs de facto vertegenwoordigd door de scheepvaartmaatschappijen. Kan de minister ons wat vertellen over wat zij in Glasgow heeft gedaan om die IMO de goede kant op te bewegen, ook met het oog op de green deal zeevaart uit 2019?

Dan even naar Nederland. In het masterplan voor een emissieloze maritieme sector, staat dat in 2030 in totaal 50 pilotprojecten worden opgezet voor de zeevaart en de binnenvaart. Dat is minder dan 1% van het aantal Nederlandse schepen. Ik was een beetje verrast, omdat ik bij het lezen van zoiets als "masterplan" grote verwachtingen heb, eerlijk gezegd. Ik vraag me af: klopt dit? Is dit echt maar 1%? Of mis ik iets? Want hoe denken we hiermee koploper te kunnen worden? Als dit vooroplopen is, hoe slecht is het dan gesteld met de rest van de wereld? Hoe is dat ook te rijmen met het klimaatakkoord van Parijs?

Als we daadwerkelijk voorop durven te lopen, levert dit ook economische voordelen op in de toekomst. De EU is bijvoorbeeld bezig met een emissiehandelssysteem voor de scheepvaart. Een schip met weinig CO₂-uitstoot zal, tegen de tijd dat dit wordt ingevoerd, door kunnen varen zonder dat er emissierechten moeten worden gekocht. Is er geen rol voor de Nederlandse overheid om ook op het punt van scheepvaart groene industriepolitiek te voeren, zodat Nederlandse reders goed voorbereid zijn op de toekomst?

Dan het varend ontgassen. Ik kan me aansluiten bij het lid Geurts als het gaat om de onduidelijkheid rondom verantwoordelijkheid. Ik heb ook echt zitten zoeken hoe ik dat probleem kan aanvliegen. Het is dus heel fijn dat u daar vragen over heeft gesteld, collega. Maar ik ga even specifiek in op het varend ontgassen. Want een klokkenluider moet er soms op wijzen dat op het Markermeer en het IJsselmeer jaarlijks tussen de 100 en 400 keer grotere hoeveelheden kankerverwekkende stoffen uit binnenvaarttanks wordt vrijgelaten. Die stoffen zijn schadelijk voor de bemanning, maar ook voor mensen aan wal en voor het milieu. Toch gebeurt dit nog steeds nabij bewoonde gebieden. De Kamer heeft zich expliciet uitgesproken voor een nationaal verbod op varend ontgassen per 1 juli 2020. Deze motie is nog niet in uitvoering, omdat het niet in lijn zou zijn met internationale verdragen. Ook in die brieven las ik over verantwoordelijkheden van lidstaten en over processen en trajecten. Ik snap dat het ingewikkeld is. Maar ik voel ook frustratie, want het internationaal totaalverbod gaat pas op z'n vroegst in 2024 in. Kan de minister extra druk uitoefenen, met name op Zwitserland, België en Frankrijk, om het proces van het ratificeren van het Scheepsafvalstoffenverdrag enigszins te versnellen?

In de brief schrijft de minister dat varend ontgassen verboden is aan de voorwaarden in het ADN. Daarom zou het niet mogelijk zijn om varend ontgassen landelijk te verbieden. Maar in het ADN is een artikel opgenomen waarin staat dat varend ontgassen alleen is toegestaan "indien het op grond van nationale wettelijke voorschriften niet is verboden". Ik heb even zitten nadenken over wat hier gebeurt. Maar als ik het goed begrijp, zou het dus wel kunnen op het moment dat wij geen verbod instellen. Waarom wordt het dan niet verboden, als de ADN die mogelijkheid wel lijkt te bieden?

Dan wat we op korte termijn eventueel wel zouden kunnen doen, waarmee we hopelijk niet tot 2024 wachten. De groene vaarroutes lopen vaak langs bewoond gebied, bijvoorbeeld langs de Flevolandse kust. Dat zijn routes waarvoor de provincie Flevoland zelf een ontgassingsverbod heeft ingesteld. Dat raakt wederom weer die verantwoordelijkheden en het vingerwijzen. Neemt de minister de zorg van de provincie wel serieus genoeg? Dat is geen verwijt. Maar we krijgen zo veel signalen, dat we echt zorgen hebben over hoe het er nu aan toe gaat. Waarom zijn er op dit moment überhaupt groene vaarroutes langs bewoond gebied? Hoe is het begrip "veiligheid" op dit moment gedefinieerd? Wat is dunbevolkt en wat is dichtbevolkt? Kortom, hoe wordt zo'n route als groen bestempeld? Waarom is dat op die manier gedaan?

Voorzitter, ik ga afronden. Wij willen voorkomen dat het probleem zich gaat verplaatsen. Heeft u zicht op het aantal ontgassingenvindplaatsen dat in Flevoland plaatsvindt? Is er sprake van een toename sinds het verbod rondom Amsterdam? We willen namelijk niet dat de ene route zorgt voor verplaatsing van de andere.

De realisatie van ontgassingsinstallaties is nog ver weg. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat er meer ontgassingsinstallaties komen? Kunnen we ervoor zorgen dat de

sector er snel gebruik van gaat maken?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. Dan is nu het woord aan de heer Alkaya van de fractie van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. De agenda van vandaag is weer gevuld met allerlei incidenten en veiligheidsonderzoeken. En ja, in 2020 vonden ook weer bijna 1.300 incidenten plaats, maar het aantal ernstige en dodelijke ongevallen is gelukkig erg laag in de scheepvaart, zeker in vergelijking met het wegverkeer. Zeker de binnenvaart is in vergelijking met het wegverkeer dan ook een relatief duurzame en veilige manier van transport, die de SP een warm hart toedraagt; dat wil ik vooropstellen.

Maar helaas vinden er per dag dus ook meerdere incidenten plaats die de veiligheid van schippers maar ook de leefomgeving bedreigen. Zo werden wij recent opgeschrikt door het nieuws over het varend ontgassen. De collega van GroenLinks vroeg daar ook al aandacht voor en ik meen ook de VVD. O, de VVD niet. Die sloot zich aan bij het CDA. Varend ontgassen is een belangrijk punt hier in de Kamer, want ontgassen mag al niet in de buurt van bewoonde gebieden. Is het niet moeilijk om in een dichtbevolkt en druk land als Nederland zo'n onderscheid te maken, vraag ik aan de minister.

Ook in de regio's waar conform het kaartje van de ILT ongelimiteerd mag worden ontgast, wonen gewoon mensen. Denk aan Zeeland en Flevoland. Het is niet zo dat wij oneindige stukken land hebben waar niemand woont. De SP heeft hier al Kamervragen over gesteld. De minister zegt dat zij liever vandaag dan morgen ook een nationaal verbod wil, maar dat zij helaas is gebonden aan internationale afspraken. Daarom wil zij met de gedeputeerden en de schippers om tafel om te bespreken hoe de sector in de aanloop naar zo'n verbod het ontgassen al kan verminderen. Maar kan het varend ontgassen op die vrijwillige manier dan geheel gestopt worden, volgens de minister, bijvoorbeeld door zo snel mogelijk meerdere en mobiele ontgassingsinstallaties voor binnenvaartschippers in gebruik te nemen? Op dit moment zouden schippers namelijk geen gebruik maken van de enkele installaties die er al zijn — volgens mij zijn er twee — omdat varend ontgassen juist mag. Er wordt niet op gehandhaafd en het is gratis, maar er zijn ook gewoon te weinig van die installaties. Schippers geven dus aan dat ze vaak geen alternatieven zien voor dat varend ontgassen. Waarom zijn de nieuwe geteste installaties niet allemaal al vergund? Er zijn al meerdere testen gedaan. Waarom zijn die vergunningen niet allemaal verleend, zodat de schippers die installaties ook al kunnen gebruiken? Hoelang gaat dat nog duren?

De SP is ook erg benieuwd naar het onderzoek naar aanleiding van onze motie waar we het zojuist in het interruptiedebatje over hadden. Dat onderzoek wordt verricht naar de veiligheid, de geschiktheid en de duurzaamheidswinst van biobrandstoffen in de binnenvaart. Wij wachten dat onderzoek af, maar maken ons nu eigenlijk al zorgen, net als de schippers die zich zorgen maken over de manier waarop zij betrokken worden. Zowel de manier waarop zij betrokken worden als de vraagstelling, waar ik dus met hen over in gesprek ben gegaan, lijkt erop gericht die reductieverplichting én de jaarverplichting gewoon door te voeren. Het is dan niet meer de vraag óf we dat wel moeten doen omdat het onveilig is, omdat het allerlei problemen met zich meebrengt of omdat het geringe duurzaamheidswinst oplevert, maar de vraagstelling lijkt er puur op gericht hoe we dat zouden kunnen doen. Daar maak ik me toch wel zorgen over, want

als bijmenging niet of nauwelijks duurzaamheidswinst oplevert maar wel risico's met zich meebrengt, dan moeten wij er toch ook gewoon van af kunnen zien? Hoe kijkt de minister daarnaar? Kan zij toezeggen dat in alle gevallen verschillen met onze buurlanden, zowel in de prijs als in de kwaliteit van brandstof, zijn uitgesloten en dat zij zal ingrijpen zodra dit aan de orde is?

Voorzitter. Tot slot de vervuiling door cruiseschepen in onze binnensteden. Drijvende flatgebouwen met duizenden toeristen doen havens in het centrum van steden als Rotterdam en Amsterdam aan, en bewoners worden opgezaagd met die uitstoot. Het wrange is dat de bewoners op steeds meer plaatsen met oudere auto's zelf de binnensteden niet meer in mogen, terwijl de uitstoot van auto's in het niet valt bij die grote cruiseschepen. In april lieten Amsterdammers onderzoek doen naar een aangemeerd cruiseschip. Dat schip bleek net zo veel uit te stoten als 31.000 vrachtwagens. 31.000 vrachtwagens! Is de minister het met ons eens dat er daarom regels moeten komen die bepalen dat alleen schone en kleinere schepen welkom zijn in onze binnensteden?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Dan wil ik de heer Geurts vragen om het voorzitterschap van mij over te nemen. Dan zal ik zelf mijn inbreng leveren.

Voorzitter: Geurts

De voorzitter:

Het woord is aan de heer De Groot. Hij spreekt namens de D66-fractie.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Dank u wel. Ik heb eigenlijk twee onderwerpen: de verduurzaming van de scheepvaart en de recreatievaart, waar ik de historische zeilvaart ook onder schaar. Tijdens het debat dat we in juni hadden, heb ik ervoor gepleit om meer op een clusterbenadering over te gaan, dus om bijvoorbeeld ook te kijken naar de maakindustrie. In dat verband heb ik een vraag. Er is nu een routekaart opgesteld. Werkt u dan ook samen met de belangenvereniging, met de maakindustrie, om toch al een beetje vanuit dat cluster te gaan werken?

Ik sluit me aan bij de vragen die zijn gesteld over de brandstoffen. Ik wil daaraan de vraag toevoegen: zijn er wel genoeg duurzame brandstoffen? Ook vanuit de luchtvaart wordt daarop een beroep gedaan. Hoe houden we het aanbod en de vraag in balans? De minister worstelt daar ook mee en heeft veel acties ingezet.

Dan de emissieprestatietabel. Ziet de minister kans voor een differentiatie in haventarieven? Dat zou toch mooi zijn om er weer wat vaart achter te krijgen. Het is een vrijwillig systeem. En zou je in dat verband niet ook kunnen samenwerken met andere havensteden, dus dat Rotterdam samenwerkt met Antwerpen en Hamburg om te voorkomen dat verplaatsing optreedt? Het lijkt mij heel goed om daar een soort strategische samenwerking in het kader van duurzaamheid te starten. Ik ben benieuwd wat de minister daarvan zegt.

Dan het varende ontgassen. Ook D66 heeft daarover onlangs vragen gesteld, dus niet in

2018, zover als de heer Geurts teruggaat. Het is inderdaad niet toelaatbaar hoe het nu gaat en ik hoop dat de minister zo snel mogelijk deze vreemde situatie, die bovendien risico's met zich meebrengt, kan oplossen.

Dan de geliefde Waddenzee. Samen met de heer Geurts hebben we een motie ingediend om toch te kijken of die verkeersbegeleiding niet wat dwingender kan worden gemaakt. Ik moet echt zeggen dat de minister daar heel serieus mee aan de slag is gegaan. Complimenten daarvoor. Ik zie ook in dat dat lang duurt voordat je dan eventueel zo'n VTS hebt geïnstalleerd, een Vessel Traffic Service. Tegelijkertijd zie je ook dat bulkschepen overschakelen op containervervoer, met weer extra risico's. Is de minister bereid om in dat traject richting die VTS daaraan extra aandacht te besteden?

Dan de pleziervaart en de historische zeilvaart. In alle openheid zeg ik erbij dat ik daar zelf ook belangen bij heb. Ik vraag het, zeg maar, voor een vriend. Als eerste de Lange Jaap, de vuurtoren in Den Helder uit 1877. Die staat op instorten. Hoe kan dat en wat gaat de minister doen om deze prachtige vuurtoren, die symbool staat voor de inwoners daar en voor hun relatie met de zee, te behouden?

Dan de doorzeilbaarheid van windparken. We hadden het er maandag al even over. De minister zei: er komen eigenlijk een soort shipping lanes door de windparken. Als je een motor hebt, dan is dat prima. Maar wat doet de recreatievaart of de historische zeilvaart? Je wilt juist voor het milieu dat ze daar soms wat schuin doorheen kunnen gaan.

Dan is er nog een issue ten aanzien van de jachtenradar. Veel jachten hebben een radar, maar die mag je eigenlijk niet gebruiken, want daarvoor zijn geen standaarden. Bovendien spreken die elkaar tegen. Er is al heel lang een werkgroep aan de gang, Radar B. Die komt er niet door bij het ministerie. Hoe kijkt de minister daartegen aan?

Tot slot het ICP, het eigendomsbewijs. Daar was wat over te doen, want landen als Italië en Portugal legden schepen van Nederlandse scheepseigenaren aan de ketting. Is dat nu geregeld en hoe zit het dan in dat verband met het Verenigd Koninkrijk, dat uit de Europese Unie is gegaan? Werkt de minister aan een alternatief voor de toch wat dure zeebrief voor de overige landen op de wereld?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank aan de heer De Groot. Ik had begrepen dat u uw boot al op het droge had, dus er is geen direct belang op dit moment. Ik geef het woord weer terug en dan kunt u weer de voorzitter zijn van ons.

Voorzitter: Tjeerd de Groot

De voorzitter:

Nee. De boot ligt in Scheveningen, niet op het droge.

We zijn aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. Ik hoor het verzoek van de minister om een kwartier te schorsen. Dan gaan we om 16.45 uur verder met deze vergadering voor de eerste termijn van de minister.

De vergadering wordt van 16.27 uur tot 16.48 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister voor haar beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Minister Visser:

Volgens mij loopt de klok daar in de zaal een beetje achter. Dat valt me nu ineens op. Dat is voor de volgende keer. We gaan snel beginnen, wat mij betreft. Ik weet dat de heer Stoffer ook graag bij dit debat had willen zijn, maar hij moet in de plenaire zaal zijn. Dat geldt ook voor een aantal andere Kamerleden.

Voorzitter. Het is goed dat we dit debat hebben. Ik had vanochtend een bespreking met Havenbedrijf Rotterdam. We hadden het over het belang van de maritieme sector. De heer Alkaya begon zijn inbreng met heel veel incidenten. Eigenlijk is dat heel erg jammer, want het belang van de maritieme sector is ontzettend groot, bijvoorbeeld qua veiligheid. Dat gaf hij zelf ook al aan. Er ligt een forse opgave qua verduurzaming, maar daarmee liggen er ook hele mooie kansen. Kijk ook naar het economisch belang dat de maritieme sector gewoon in ons dagelijks leven heeft. De sector zorgt ervoor dat wij hier producten hebben waar we gebruik van kunnen maken. Dat laat zien hoe belangrijk de sector is, maar ook dat we die eigenlijk vanzelfsprekend achten. Als er ergens een schip strandt in een kanaal, dan merken we dat een beetje, maar nog niet zodanig dat we het écht merken.

Dat is denk ik ook de zoektocht van een sector. Het economisch belang is ontzettend groot. De sector is ook ontzettend van belang in ons dagelijks leven. Maar we vinden het eigenlijk ook wel vanzelfsprekend dat we niet zo goed meer merken wat zij dagelijks voor ons doen. Ik vond het wel belangrijk om daar toch nog een keer mijn waardering voor uit te spreken, ook omdat ik zie wat er zowel op de binnenvaart als de zeevaart gebeurt. Ik zal zo op de verschillende onderwerpen en de vragen die u heeft gesteld terugkomen.

Voorzitter. Ik wil dus als eerste een blokje zeevaart doen. Dat is misschien handig voor de Kamerleden in verband met de interrupties. In dit blokje zal ik in ieder geval reageren op de vragen over asbest, de maritieme autoriteit, het vlagregister, MSC Zoe en SAR. Dan heb ik daarna een blok binnenvaart, waar uiteraard varende ontgassen een belangrijk onderwerp in was. Verder zitten daarin de bijmenging van de biobrandstoffen, de communicatie van de stremmingen, en ook de verduurzaming, denk ik. Anders kom ik daar apart op terug, want dat was ook een belangrijk punt dat naar voren werd gebracht. Dan kom ik daarna terug op de diverse vragen over de walstroom, de Lange Jaap, haventarieven, vervuilende cruiseschepen en wind op zee. Volgens mij had de voorzitter ook nog een paar onderwerpen die in dit blokje horen. Als het goed is krijg ik die zo nog aangereikt. Dat zijn in ieder geval de blokken die ik wil hanteren. Dan weet u in ieder geval wanneer u uw interrupties kunt gaan plaatsen.

Ik wil beginnen bij de vraag van de heer Geurts. Hij had de vorige keer ook aangegeven dat hij zich zorgen had gemaakt over het dossier "asbest in zeeschepen" en wat daar nu de status van is. Zoals bekend zijn die zorgen er en heeft de sector die ook kenbaar gemaakt. Ik wil graag met de sector tot werkbare oplossingen komen, maar de juridische mogelijkheden zijn echt beperkt, ook omdat asbest op zeeschepen gewoon al vele jaren internationaal verboden is. Wat mij betreft — ik denk dat de heer Geurts dat ook vindt, want dat gaf hij aan — dat de gezondheid van zeevarenden voorop moet staan in dit

dossier en dat er, wat hij terecht aangeeft, sprake moet zijn van het internationale, gelijke speelveld. Ik wil dan ook goed kijken naar alle opties die in die context mogelijk zijn, want het gaat om de gezondheid en om het internationaal speelveld. De sector heeft daar een juridisch advies voor ingewonnen. We gaan dat binnenkort bespreken om te kijken of dat ergens aanknopingspunten biedt met deze twee uitgangspunten of wat mij betreft ook voorwaarden. Ik hoop u daar dan op korte termijn over te informeren. Ik zal dat schriftelijk doen.

Dan ga ik naar de vragen van de heer Heerema. Die gingen over de maritieme autoriteit en wanneer die er komt. Die uitwerking vergt nogal wat. U heeft in een brief kunnen lezen welke stappen allemaal doorlopen moeten worden en dat het dus echt een paar jaar duurt. We zijn nu in kaart aan het brengen wat zowel de organisatorische, juridische als de financiële consequenties zijn. Het personeel speelt daar uiteraard ook een rol in. We kijken nu ook welke mogelijkheden er zijn, zowel qua financiële als organisatorische inbedding. Ik verwacht daar in het eerste kwartaal van 2022 meer duidelijkheid over te geven, bijvoorbeeld over wat de opties zijn en wat dat dan betekent. Ik verwacht ook weer een tijdpad te kunnen geven van hoe het traject er dan verder uit ziet, want dat hangt ook weer af van de besluiten die je daarin neemt en de wijzigingen die je daarin wil doorvoeren.

De heer Heerema vroeg ook nog naar het vlagregister. Het scheepsregister is denk ik een belangrijk iets. Wat ons betreft is het belangrijk om te selecteren op kwaliteit. Ik denk dat de toegevoegde waarde van Nederland zit op innovatie en op de klantbeleving. Dat zit denk ik in het DNA van Nederland. Als we daarop gaan selecteren, dan trek je in die zin de juiste schepen aan die daar invulling aan willen geven.

Een aantal leden van uw Kamer gaf ook de noodzaak aan tot bijvoorbeeld verduurzaming. Er werd bijvoorbeeld ook een suggestie gedaan rondom haventarieven. Het gaat er dus ook om wat je wil uitstralen als het gaat om het onder de Nederlandse vlag kunnen varen. Ik wil me nog niet vastpinnen op de aantallen, want wat mij betreft gaat het over de kwaliteit. Ik denk dat kwaliteit ook kwaliteit aantrekt, en dus ook in de aantallen. Uiteraard zijn er ook factoren waar ik zelf geen invloed op heb, zoals wat de wereldhandel allemaal doet. In die zin gaat dat goed. Maar ik heb ook geen invloed op de regelgeving in andere landen. Vandaar ook dat we steeds hameren op dat gelijke speelveld, zowel in Europa als binnen de IMO. Uiteraard zal de heer Heerema hier, denk ik, continu aandacht voor blijven vragen. Ik denk dat dit ook een van de punten is die we samen met de sector moeten bekijken. Ik zal daar straks ook bij mevrouw Bouchallikht op terugkomen. Maar dit zijn een paar stappen die we samen met de sector moeten zetten op het gebied van verduurzaming, innovatie en digitalisering. Dus wat zouden we nou meer kunnen doen? Ik weet dat de sector op deze gebieden graag voorop wil lopen, juist omdat men daar ook kansen, toegevoegde waarde en onderscheidend vermogen in ziet.

Voorzitter. Zowel de heer Heerema als de heer Geurts gingen in op de nasleep van de ramp op de Waddenzee met de MSC Zoe. Zij wezen op de gevolgen die dat überhaupt nog heeft gehad en op alle acties die in gang zijn gezet. De heer De Groot gaf terecht complimenten aan de ambtenaren die zich echt keihard hebben ingezet om te kijken welke acties ondernomen konden worden. Dus die complimenten zijn meer dan terecht. Ik vind het ook mooi dat u dat ook heeft gezien.

Uiteraard kijken we ook naar uw oproep. U vroeg: wat kan je daar nog meer in doen?

We zijn in afwachting. Ik noem daarbij ook de internationale context. We hebben ook bij de buurlanden gepeild wat zij nog zouden kunnen doen. Als antwoord op de specifieke vraag van de heer Heerema en de heer Geurts: u heeft het signaal gekregen van diverse vissersbelangenorganisaties, dus wij zullen ook met ze om tafel gaan om te kijken wat er nou precies speelt. Als we weten waar ze hebben gevaren en waar ze hebben gevestigd, dan kunnen we ook achterhalen of dat in relatie staat tot elkaar. Dat is volgens mij een belangrijke vraag die we als eerste in kaart moeten brengen.

Dan moeten we ook kijken hoe we de overlast kunnen beperken. Want als zij nu nog steeds overlast ondervinden, moeten we misschien iets gaan aangeven. Op grond van de overeenkomst die we hebben gesloten met MSC geldt dat MSC de vergoeding voor de achtergebleven ladingresten heeft betaald. Dan gaat het om toekomstige zeebergingen, toekomstige strandbergingen en een bijdrage aan het landelijke programma Fishing for Litter. Daarmee zorgen we dus voor verwerking van afval dat als bijvangst van daadwerkelijke visserij wordt opgehaald. Als je tegen dat laatste aanloopt, kun je hier dus een beroep op doen. Schade aan visnetten valt niet onder die regeling. Maar wat ik zei: ik ga graag met de vissersorganisaties in gesprek om te kijken wat er speelt en of het hieraan te relateren is. Maar dit is zoals de overeenkomst nu is gesloten. Dit betekent dus dat ik naar aanleiding van het signaal van de heer Geurts en van de heer Heerema wil kijken wat er precies aan de hand is en wat dat dan betekent voor de overeenkomst die is gesloten.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Dank voor dit antwoord. Ik ben dan wel benieuwd of de minister ook mogelijkheden ziet om dit onder het derde kopje van de overeenkomst te schuiven, zeker als je kijkt naar die visnetten en de schade die daardoor ontstaat. Het ophalen van de restanten en de schade die daar vervolgens door ontstaat, lijkt me zo nauw met elkaar verbonden. Het is daardoor volgens mij heel moeilijk om te zeggen: we hebben wel heel veel uit de zee opgevestigd en dat nemen we mee naar een haven; daar is ook iets bij kapotgegaan. Dat zou dan toch in dezelfde overeenkomst onder hetzelfde kopje moeten kunnen vallen, lijkt mij.

Minister Visser:

Daarom noemde ik het ook. Dit is de overeenkomst. We moeten echt even met de organisatie in gesprek gaan om te kijken: wat is het? Als het nu nog heel erg speelt, is het sowieso een signaal waar we iets mee moeten. Ook om vissers dit signaal af te geven, nog los van de schade. Als het gaat om die schade, wil ik dus kijken of het kan. Maar ik geef u mee dat het er standaard niet onder valt. Dat is in ieder geval wat ik u wilde meegeven. Mocht hier ruimte in zitten, dan kijken we of dat kan en op welke manier. Maar we moeten echt even het gesprek aangaan met de organisatie om te kijken of dat überhaupt kan. Het is namelijk terecht wat u zegt. Het is een heel mooi initiatief. Ik weet dat meerdere landen dit laatste ook doen. Gelukkig maar, zou ik zeggen. Maar we moeten er echt even goed naar kijken of dat passend is. Dus ik ben bereid daarnaar te kijken. Ik hoorde net dat de voorzitter aan de griffier vroeg: is dat dan een toezegging? Nou, dat laat ik aan u over. Maar ik ga ernaar kijken. Dat mag u wat mij betreft ook als toezegging noteren, want ik denk dat het belangrijk is om hier snel duidelijkheid over te geven.

Dan gaan we naar uw vraag, voorzitter. Het was eigenlijk niet zozeer een vraag, maar uiteindelijk vroeg u het wel. U gaf aan dat bulk- en tankschepen containers vervoeren en vroeg of dat mag. Nee, dat mag niet op grond van de internationale regels die we

hebben. Schepen dienen hiervoor te zijn gecertificeerd. Een van de certificeringseisen is dat een schip geschikt is voor de lading die het vervoert. Dat geldt hier dus niet en dan kan men ook niet verzekerd worden voor de zeereis zelf. In die zin mag het niet. Als er signalen zijn, hoor ik dat uiteraard ook, want de ILT handhaaft daarop. Dat doet ze natuurlijk ook naar aanleiding van signalen van burgers, mensen, dus ik hoor ze graag.

Dan hadden een paar leden vragen rondom de SAR-helikopters. Zoals u weet, verzorgt het ministerie van Defensie de aanbesteding voor de nieuwe SAR-helikopters. Ik praat nog een beetje abstract, omdat lenW de aanbesteding niet heeft gedaan en die ook nog niet is afgerond. Misschien denkt u: wat zijn haar bewoordingen soms abstract. Dat heeft ermee te maken dat het nog echt afgerond moet worden en dat ik daardoor dus bepaalde vragen niet kan beantwoorden. Ik hoop dat de heer Heerema me dat vergeeft. De luchthaven Midden-Zeeland is naar verluid in beeld als van de basissen voor de SAR-helikopters. De verantwoordelijkheid die we natuurlijk hebben gesteld vanuit onze verantwoordelijkheid is dat de zorgnorm kan worden gehaald. Dat is natuurlijk belangrijk. Dat betekent dat het noordelijkste puntje van het Nederlandse continentaal plat binnen 120 minuten moet worden bereikt. Deze nieuwe aanbesteding en daarmee de nieuwe SAR-operatie moeten gewoon aan deze norm gaan voldoen.

Wij hebben ook gehoord dat er zorgen zijn bij omwonenden van de luchthaven Midden-Zeeland, bij de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers en uiteraard bij de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Ik zal naar aanleiding van uw signalen de collega van Defensie vragen om hiermee aan de slag te gaan en in ieder geval de vragen die u gesteld heeft en de zorgen die u geuit heeft, te duiden. Als er meer feitelijke informatie bekend is, zal ik u daarover informeren. Voor een paar punten waar u vragen over had, geldt nu dat mijn zorg echt is dat de zorgnorm gewoon moet worden gehaald conform de eisen die gesteld zijn. Dat is ook uw zorg, denk ik. Ik stel voor dat ik even bij mijn collega check wat daar uitkomt en er dan op terugkom bij uw Kamer. Bij alle antwoorden die ik hier zie staan, staat dat we kijken naar de zorgnorm en dat Defensie ervoor moet zorgen dat de zorgnorm gewoon gehaald moet worden in de aanbesteding. Vooralsnog is bij ons in ieder geval nog geen signaal binnengekomen dat dat niet zou gebeuren in die aanbesteding. Vandaar dat ik dit zo noem.

De heer **Rudmer Heerema** (VVD):

Ik begrijp dit antwoord. Ik respecteer dit antwoord ook. Ik zal dus wachten op de informatie die wij toegestuurd krijgen. Ik had ook een hele praktische vraag gesteld: het zou toch gek zijn als we een plek hebben waar een helikopter niet zou kunnen landen, maar die we wel kiezen als helikopterlandplaats? We hebben het er eerder over gehad dat het aantal attributen dat ze mee aan boord zouden moeten nemen zo hoog was, dat er geen passagiers meer mee konden. Dat is ook zo'n verkeerde keus die je dan maakt. Ik weet niet of dat ook wordt meegenomen in de beantwoording, want dat is iets daadwerkelijk praktisch, waarvoor ik graag aandacht wil hebben, zodat we er niet achteraf achter komen dat er een verkeerde keuze is gemaakt en dat er nog hele dure aanpassingen gedaan moeten worden. Dat zou ik echt zonde vinden.

Minister **Visser**:

Daarom zal ik uw vraag ook meenemen naar het ministerie van Defensie. Ik wil die daar nogmaals onder de aandacht brengen. Het is terecht dat u daar aandacht voor vraagt.

Als het gaat om de specifieke vragen rondom vermoeidheid — daar had u specifiek naar gevraagd — dan kan ik daar wel iets over zeggen. Daarvoor geldt dat er met de huidige

leverancier van de SAR-helikopter een verbeterprogramma is opgezet. Dit programma is volledig afgerond naar aanleiding van de publicatie van de tijdelijke regeling op het gebied van de arbeids- en rusttijdenwet. We hebben met de leverancier ook nadere afspraken gemaakt over inzet in de nachtelijke uren in relatie tot adequate voorbereiding, zoals u zelf al constateerde, en daarmee het limiteren van risico's als gevolg van vermoeidheid. Dit is dus al bij de huidige aanbieder opgepakt. Ik ga ervan uit dat dit op enige manier gecontinueerd zal worden richting de nieuwe leverancier in dezen.

GroenLinks had een vraag over het Maritiem Masterplan. U had die in relatie tot de verduurzamingsvraag die u stelde. Ik heb u begin deze week een brief rondom verduurzaming van de zeevaart en de binnenvaart gestuurd. Sowieso kwamen sommige van mijn brieven een beetje laat voor dit debat. Ik denk dat het goed is om te benoemen dat we dat graag eerder wilden doen, maar het is anders gelopen. Ik heb u bij het debat over Fit for 55 toegezegd om, wat mij betreft, in ieder geval een keer in het jaar de stand van zaken te geven over de aanpak ervan. Ik heb u ook een brief over de verduurzaming gestuurd om in ieder geval een overzicht te geven van wat er allemaal speelt en wat de Nederlandse inzet is.

Ik heb daarin aangegeven dat ik de green deal die gesloten is, zie als een mooie eerste stap. Als ik kijk naar het "Fit for 55"-pakket, en eigenlijk naar de opgave die er ligt, dan zou je, met de green deal als basis, opnieuw met de sector moeten kijken naar welke stappen we richting 2050 nog moeten gaan zetten. Ik heb de voorbereiding hiervan in ieder geval op mij genomen. Het is dan uiteindelijk aan een nieuw bewindspersoon om dat verder uit te werken, maar ik vind het belangrijk om nu met de sector te kijken naar welke kansen erin zitten, en uiteraard ook welke bedreigingen. U was namelijk kritisch op de inzet in Glasgow, ook vanuit de IMO. Dat geeft ook wel aan in welk speelveld Nederland moet opereren. We hebben gelukkig een groep van landen die de ambitie daarin steunen. We proberen dit ook met de partijen, de like-minded organisaties en landen, binnen de IMO hoger op de agenda te krijgen. Dat zal met horten en stoten gaan, want er zijn echt wel een aantal landen die het niet willen. We hebben ook gezegd dat we dit het liefst in de IMO regelen, want dan heb je internationaal echt een gelijk speelveld. Zolang dat niet gaat, doen we het in ieder geval in Europa. De basis daarvan is het "Fit for 55"-pakket gekomen, waar we uiteraard ook nog vragen over hebben.

Bij sommige dingen denken we ook niet direct "dit wordt 'm'", maar ik denk dat het een hele mooie basis is. Ik zie de green deal dan ook als stap naar het uitwerken, ook door een volgend kabinet, van een nieuwe routekaart met de sector. Zo kunnen we kijken of er meer moet gebeuren. Dat moet ook als je kijkt naar het "Fit for 55"-pakket. Ik denk dat er hele mooie kansen liggen en ik denk ook dat de sector ons daar terecht op gaat bevragen. Dat hebben we ook in onze eerste reactie aangegeven. Er zijn vanuit dit ministerie twee sectoren die echt aandacht vragen in het kader van de verduurzaming: luchtvaart en de gehele scheepvaart. Daarvoor geldt dat er aan de ene kant een perspectief moet komen voor duidelijke doelstellingen richting 2050. Ik denk dat er aan de andere kant op sommige momenten ook wel hulp moet komen vanuit de overheid, soms in de set van normeren en soms door sommige zaken te subsidiëren. Ik denk dat in de routekaart moet worden uitgewerkt wat dat precies inhoudt en wat dat betekent. De sector is hiervoor natuurlijk zelf als eerste verantwoordelijk. Dat voor wat betreft ...

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik ben blij met de stappen die worden gezet op het gebied van verduurzaming en vergroening en dergelijke. Maar ik schrok van de IMO, want de stappen die we hier dan zetten, moeten we weer afzetten tegen een groot samenwerkingsverband. Ik heb hierbij grote vraagtekens naar de mate waarin ook echt naar verduurzaming wordt toegewerkt. Ik hoorde u net al spreken over samenwerking met andere landen die ook echt wel willen. Deels is mijn vraag dan ook wat we nog meer kunnen doen om dat proces te beïnvloeden. Ik wil voorkomen dat we uiteindelijk vastlopen, omdat er op een bepaalde laag niet voldoende bewogen is en wij hier ondertussen wel bewegen.

Minister **Visser**:

Grote internationale verdragen hebben uiteindelijk hun voor- en nadelen. Nederland heeft er heel veel baat bij gehad. Ik denk dat het juist ook van belang is voor sectoren die zo internationaal opereren. Ik heb het volgens mij in een debat over luchtvaart met u gedeeld, of bij het debat over het "Fit for 55"-pakket want volgens mij was de heer Alkaya erbij. Maar in bijvoorbeeld de laatste vergadering van IKO rondom luchtvaart was Nederland de enige die aandacht vroeg voor de verduurzaming, om u maar even de mindset mee te geven over hoe andere landen daarin staan. Dat betekent dat we dat continu moeten blijven doen. Ik denk dat het daarom heel krachtig zou zijn.

Ik had vanochtend een gesprek met Havenbedrijf Rotterdam. Die heeft ook de inzet zich hier met elkaar voor in te zetten. Als wij met elkaar dit commitment al uitspreken, zowel de overheid als daaraan gelieerde organisaties en het bedrijfsleven zelf, met een aantal andere landen tezamen, dan denk ik dat je dat als koplopersgroep ook uitstraalt. Hiermee kun je in ieder geval druk zetten op het systeem, ook binnen de IMO. Er zullen alleen een paar landen zijn, met grote belangen, die dat uiteraard niet per se willen. Dat is, denk ik, het dilemma dat steeds met de Kamer gedeeld moet worden: het gelijke speelveld aan de ene kant, want die sector moet natuurlijk wel kunnen opereren, en aan de andere kant het ambitieus willen zijn. Ik denk dat het daarom ook zo van belang is om die routekaart samen met de sector vast te stellen. Die stip op de horizon is er met het "Fit for 55"-pakket. Voor de invulling daarvan gelden ook de verschillende voorstellen. We moeten die nu ook met de sector gaan uitwerken om dat voor elkaar te krijgen. Ik denk dat het belangrijk is om ons uit te blijven spreken en om in de sector tot iets te komen.

Dat was wat mij betreft het blokje zeevaart, voorzitter. Als ik iets ben vergeten, dan hoor ik dat uiteraard graag.

De **voorzitter**:

Ik zie geen reacties. Vervolgt u uw betoog.

Minister **Visser**:

Ja.

Voorzitter. Sommige Kamervragen op dit dossier gaan al terug naar 2013. Ik weet in ieder geval dat er vanuit GroenLinks en de SP aandacht voor is gevraagd. Het CDA heeft hier in het verleden ook meerdere malen vragen over gesteld, en ook de VVD. Ik denk dus dat u allen, zoals u hier zit, maar ook uw collega's die hier niet zitten, aandacht voor dit dossier heeft gevraagd. Ik snap ook de vraag van GroenLinks, want het is complex geregeld als het gaat om verordeningen, verdragen en alles wat naar elkaar

verwijst. Nederland is in hoofdlijnen — even heel kort, want er zitten allerlei nuances in — in 2013 begonnen met de inzet op het verbieden van het varend ontgassen. Daarna hebben diverse provincies ook provinciale verboden doorgevoerd. Dat heeft ons vanuit het Rijk heel erg geholpen om, ook met de andere lidstaten die aan het verdrag gebonden zijn, in 2017 te komen tot de overeenstemming dat we dit in drie fases willen gaan verbieden. Daarin hebben die provinciale verboden ook heel erg geholpen, want daarmee werd heel duidelijk dat het niet alleen van het Rijk uitging, maar dat het breder was.

Volgens mij heeft u in 2018 ook allemaal de verwachting uitgesproken — de heer Geurts refereerde daar ook al aan tijdens de beantwoording van Kamervragen — dat de andere landen dan in 2020, of in 2021 zei u, de boel hadden geratificeerd. Dat was ook lange tijd de planning. Dat is helaas niet zo. Er zijn een paar landen die dat hebben gedaan, waaronder Nederland, maar een paar landen lopen achter. Ik heb goede hoop dat het wat sneller kan gaan bij een paar landen die u net noemde, in ieder geval België. Zwitserland is echt het laatste land in het rijtje. Als het goed is, zou dat in 2023 gebeuren, en dan kom je zes maanden nadien uit op medio 2024. Dat duurt lang. Dat vind ik ook zeer vervelend en dan druk ik me nog mild uit in dezen, want je wilt gewoon dat het zo snel mogelijk stopt.

Dat is aan de ene kant ook de reden dat we in 2018 een Taskforce varend ontgassen hebben ingezet, samen met de sector en de provincies. Zo kunnen we ons voorbereiden op het verbod en daarmee ook bijvoorbeeld proeven doen met die ontgassingsinstallaties, zodat we direct kunnen acteren als het er zou komen. Naar aanleiding van bijvoorbeeld signalen vanuit Flevoland — de heer Geurts begon hier ook over en de heer Alkaya noemde het — hebben we recent met de gedeputeerden gesproken die ook in de taskforce zitten of daar in het verleden een rol in hebben gehad. We wilden kijken welke druk we, los van het verbod, kunnen zetten om vooral de partijen — dat zijn niet de schippers maar degenen die de opdracht geven — te kunnen verleiden of iets meer te kunnen dwingen om gebruik te maken van die ontgassingsinstallaties. Dat is ook echt de oproep van de heer Alkaya. Dat was prijzig. Er geldt nu natuurlijk geen verbod, dus daarmee maken ze er geen gebruik van. Kunnen we met elkaar maatschappelijke druk creëren? Kunnen we aan de hand van de pilots en proeven die we hebben gehad, kijken of we toch tot een akkoord of iets met die partijen kunnen komen, zodat zij al eerder deze stap gaan zetten in plaats van dat zij wachten tot 2024?

De gedeputeerden hebben zich er ook aan gecommitteerd dat gesprek met mij aan te gaan, zodat we gezamenlijk als overheden ... U vroeg terecht: staat u tegenover elkaar en hoe zit dat met elkaar? Nee. Wij vinden met elkaar dat we hiervoor moeten gaan. We balen er allemaal van. We hebben liever vandaag dan morgen dat dit geregeld is. We constateren ook dat het juridisch niet kan, maar we proberen wel te zoeken naar wat we nu al kunnen doen. Dit geldt vooral richting die verladers, want die schippers kunnen daar ook niets aan doen. Zij varen er echter wel mee en zitten er ook in, los van de gebieden waarlangs wordt gevaren en waar dat gebeurt. Het is bijna december. We willen het gesprek aangaan en kijken of we daar meer druk op kunnen zetten en of we tot andere afspraken kunnen komen. Uiteraard kijken we altijd naar wat we nog wel kunnen als het gaat om de verboden die gelden. Ik zie dat de heer Alkaya een vraag wil stellen.

De heer **Alkaya** (SP):

Eén punt maakt de minister terecht. Iedereen kan zich voorstellen dat als je de keuze hebt om het op een bepaalde manier gratis te doen of om ervoor te betalen, het heel verleidelijk is om het gratis te doen. Anderzijds zijn er ook niet genoeg van die installaties. Klopt het dat er maar twee in heel Nederland zijn? En klopt het ook dat veel schippers daar helemaal geen alternatief in zien, ook al zouden ze het op een goede manier willen doen en al zouden ze bereid zijn om daarvoor te betalen?

Minister Visser:

Ja. Er zijn minimaal nog vijf extra nodig om dit te kunnen doen. Daarom hebben we in de afgelopen periode ook verschillende installaties getest. Dit is ook een van die dingen die we samen met de gedeputeerde doen. Die hebben ook aangeboden iets te doen. Zij zijn ook bereid om te kijken waar installaties — u noemde bijvoorbeeld de mobiele installatie — geplaatst kunnen worden. In sommige gebieden zullen de provincies daar ook een rol in spelen als het gaat om het afgeven van vergunningen. Er wordt bekeken of zij daar toch iets extra's in kunnen doen. Het is terecht wat u zegt: er zijn er twee. Er zijn er minimaal vijf nodig. Maar het is nu wel een beetje een kip-eikwestie. Zolang het verbod niet geldt — en de kosten zijn best hoog per keer dat je dat gebruikt — is er dus geen prikkel, behalve een morele, om daarlangs te varen. Die morele prikkel willen we versterken met elkaar. Ook willen we het makkelijker maken, zo was uw oproep, en het proces met elkaar versnellen, zodat je als je daar gebruik van wilt maken dat ook daadwerkelijk kan.

De heer Alkaya (SP):

Die schippers volgen het debat natuurlijk ook en weten dat dat verbod er vroeg of laat gaat komen. We kunnen het elkaar hier heel moeilijk maken door te zeggen: het moet nu verboden worden, nee, volgend jaar, nee, 2023 et cetera. Vroeg of laat komt het er toch wel. Dus die installaties moeten er ook vroeg of laat komen, want op het moment dat zo'n verbod er is, moet het er in ieder geval staan. Dus kunnen wij met de minister dan in ieder geval een datum afspreken en zeggen: oké, op die datum zijn die alternatieven er? Het is heel goed dat schippers er dan ook gebruik van maken als dat verbod er dan nog niet is, maar als het verbod er wel is, dan moeten die alternatieven er zeker staan.

Minister Visser:

Dat was ook de reden om de taskforce met de provincie en de sector te starten. Dat deden we juist vanuit dat perspectief, want als je dit wilt organiseren met elkaar dan moet je die installaties ook hebben. Anders heb je een verbod maar bied je niet de optie om überhaupt de regels te kunnen naleven. Dat is ook de reden waarom er de afgelopen periode een paar zijn getest. Er zijn ook proefnemingen geweest. De resultaten zijn positief, dus wij zien geen aanleiding om te zeggen: dit is een dood spoor. Integendeel zelfs, we zien juist de mogelijkheden hiervan. Alleen, hierbij geldt ook het principe, waar ik graag aan vast wil houden, dat de vervuiler betaalt. Daarom vind ik ook dat de industrie hier een bijdrage aan moet gaan leveren.

Dat is ook de discussie die we nu met ze moeten aangaan. Aan de ene kant moet er druk zijn, maar ik vind niet dat u als belastingbetaler of de schipper hiervoor zou moeten betalen. Dat is ook de basis van het hele verdrag. "De vervuiler betaalt" is de basis van het CDNI-verdrag op dit punt. Ik wil daar graag aan vasthouden, want als we daarop gaan bewegen, dan maken we het ook wel heel makkelijk voor eenieder om de kosten af te wentelen óf op de schipper óf op de omgeving. Het is dus terecht wat u zegt, maar ik hoop dat u mij ook steunt in het voornemen om vast te houden aan dat basisprincipe

en de druk daar te laten. Want als u hier uitspreekt "gaat u dan maar aan de slag", dan gaat die druk ook weg. Dus ik denk dat het echt een gezamenlijke opdracht is — zo zie ik ook de oproep van de Kamer — om ervoor te zorgen dat de sector in dit dossier gaat bewegen. De sector, dat zijn dus de verladers. Dat is niet de schipper zelf, want die wil wel. Het is degene die de opdracht geeft. Er zijn ook andere mogelijkheden voor de inrichting van het vervoer, waar we ook nog naar gaan kijken. Samen met de gedeputeerde hebben we nu afgesproken om de opties die op tafel liggen, te bespreken. En als het verbod in moet gaan, moeten die installaties er ook zijn. Dat deel ik helemaal met u.

De voorzitter:

Heel kort, tot slot.

De heer Alkaya (SP):

Tot slot, voorzitter. De minister noemt geen datum. Is de financiering voor haar dan een belemmering om een datum te noemen, omdat er over die financiering nog geen duidelijkheid is? Begrijp ik het zo goed?

Minister Visser:

De datum is zes maanden nadat het verdrag geratificeerd is. Dat is de uiterste deadline. Dan moeten die installaties overal gerealiseerd zijn. Dat is dus de eind-deadline, anders kun je het niet naleven. Mijn insteek en gelukkig ook die van de gedeputeerde is dat we dit natuurlijk eerder willen, maar wel met de stok "de vervuiler betaalt". Op uw vraag kan ik zeggen: het is dus een combinatie van beide. Anders is het ook wel heel makkelijk om achterover te leunen en te denken: de overheid, die ander, gaat wel betalen. Dus ik wil die stok wel graag vasthouden richting de heer Alkaya. Nee, niet richting u, meneer Alkaya! Excuus. Ik zal me beter uitdrukken: richting de sector. Dus hoe eerder hoe beter: dat deel ik met u. De echte deadline is zes maanden na de ratificatie. Dan moet het gewoon. Daar is geen twijfel over mogelijk. Daarvoor willen we echt inzetten op de druk. De druk is ook dat de sector daar zelf voor betaalt, want het ministerie heeft al subsidies gegeven. Ik vind dat het nu aan de sector is om dit op te gaan pakken.

De voorzitter:

De heer Geurts heeft een vraag over dit onderwerp.

De heer Geurts (CDA):

Ik hoor de minister zeggen dat ze de druk op de verladers wil verhogen. Ik vind dat de schippers niet de dupe mogen worden van de verhoging van die druk en ook niet van de uitvoering van dit programma, om het maar zo te zeggen. Bij mij komt dan de vraag op hoe we de druk dan gaan verhogen. Ik vraag concreet: heeft de minister daar de hulp van de Kamer voor nodig? Dan hoor ik dat graag.

Ik heb ook nog een subvraag. Ik lees in de verzamelbrief die wij recent hebben ontvangen dat er verkend wordt hoe er voor de financiering gebruikgemaakt kan worden van EU-subsidies. Ik denk dan: we zijn in 2013 begonnen, elf jaar later zitten we dan in 2024 en dan komen er nog eens zes maanden bovenop; die Fransen zullen daar wel gebruik van maken en dan hebben we nog geen systemen waarin dat ontgast kan worden. Dan gaan we zitten wachten, want die systemen moeten er eerst komen. De subvraag is: hoe kunnen we het zo organiseren dat die financiën, die subsidies, snel vrijkomen en dat we de druk op die verladers verhogen? Welke hulp heeft u daarvoor nodig van de Kamer?

Minister **Visser**:

We gaan niet wachten. Dat was wat u zei. En dat was eigenlijk ook de vraag van de heer Alkaya. U zegt beiden: zorg dat die installaties er komen en hoe eerder hoe beter. Wij denken dat we daarvoor ook een beroep zouden kunnen doen op Europese subsidies. Daar verwachten wij volgend jaar duidelijkheid over. Dat zal enorm helpen als het gaat om het aantrekkelijk te maken en op druk uit te oefenen op de verladers en hen te verleiden. Dat is één. Wanneer wij daar een beroep op kunnen doen, hangt ervan af hoe snel de besluitvorming in Europa gaat. Maar wij denken dat wij daar een beroep op zouden kunnen doen. Ik denk dat het feit dat we hier al jarenlang blijvend aandacht voor vragen helpt. Ik ga uiteraard niet over wat de Kamer daar nog meer in zou willen. Maar ik zie de vragen die u heeft gesteld, maar ook uw oproep in dit debat, tot op heden als een steun in de rug. Zo zal ik het ook gebruiken, vandaar ook mijn oproep. Dat was eigenlijk niet mijn oproep, maar die van de gedeputeerden. Zij boden zichzelf daar ook al in aan. Zowel Zeeland als Flevoland zien het als een gezamenlijke opgave om ervoor te zorgen dat we dit met elkaar oppakken. We moeten niet naar elkaar gaan wijzen — daar waren ook een aantal vragen over — maar dat samen voor elkaar krijgen. Het is aan de Kamer hoe zij haar steun wilt uitspreken.

De **voorzitter**:

Oké, dan vervolgt de minister haar betoog. Ik kijk ook een beetje met zorg naar de klok. We hebben namelijk nog een aantal onderwerpen te gaan.

Minister **Visser**:

Ja, die klok loopt achter.

De **voorzitter**:

Ik kijk eerlijk gezegd trouwens steeds op mijn horloge, maar goed. De minister.

Minister **Visser**:

Ik ga proberen om er snel doorheen te gaan. Volgens mij heb ik hierdoor ook een flink aantal vragen beantwoord.

Dan had mevrouw Bouchallikh vragen over "dichtbevolkt". In het ADN zelf wordt daar geen definitie van gehanteerd. Ten behoeve van de duidelijkheid voor schippers dan wel handhavers heeft de ILT zelf een definitie vastgesteld. Die is in augustus 2019 gedeeld, zowel met uw Kamer als met de taskforce waarin het IPO — dat is het Interprovinciaal Overleg, waar de provincies door vertegenwoordigd zijn — en bepaalde provincies ook inzitten. De ILT heeft op basis van CBS-informatie langs de waterwegen vastgesteld hoe dichtbevolkt of dunbevolkt de gebieden zijn. Er is ook per vaarwegtraject van 1 kilometer het aantal inwoners geteld dat tot binnen 500 meter van de hoofdvaarweg woont. Daarbij is gekeken naar de bewoning per hectare onder en boven de 200 inwoners. Dat is ook de definitie die daar dan is gehanteerd. In het ADN staat geen definitie, dus de ILT heeft deze geoperationaliseerd aan de hand van het CBS, de vaarwegen en hoeveel bewoning daar is.

Dan ...

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik besepte net ineens dat ik het inderdaad vooral heb gehad over de dichtheid van de bevolking. Maar wat ik eigenlijk ook wil weten, is hoe het zit met de veiligheid en de

gezondheidsrisico's van dat gebied. Ik heb die routes gezien. Een deel daarvan ligt nog best dichtbij bewoond gebied. Er werd net al door collega Alkaya gezegd dat we ook weer niet zo veel gebieden in Nederland hebben waar heel weinig mensen wonen. Hoe is die afweging gemaakt en hoe zijn die risico's ingeschaald? Ik vind het heel lastig te beoordelen. Het zijn dus routes en dingen komen in de lucht en in de zee. Hoe worden die grenzen gesteld?

Minister **Visser**:

U had het over uw geliefde Waddenzee. Zoals u kunt zien op het mooie rood-groene kaartje, kan het bijvoorbeeld ook op de Wadden. Dus laat ik heel helder zijn: het heeft gewoon negatieve consequenties voor natuur en mens, en beide wil je niet. Dat is de reden waarom we dat verbod willen. De heer Geurts geeft aan dat het van 2013 tot nu heeft geduurd. Ik herken uw gevoel als het gaat om de snelheid van dingen. Zo'n ratificatieproces duurt daarmee dus heel lang, van 2017 tot 2024. Dat is een enorm lange tijd. Dus laat ook geen misverstand bestaan over de reden waarom we dat verbod willen. Maar we kunnen dat verbod nog niet volledig in heel Nederland toepassen. We hebben wel alles voorbereid en als het geratificeerd is, treedt het zes maanden daarna ook in werking. We hebben gekeken naar waar we zo min mogelijk overlast hebben. Dat hebben we gedaan aan de hand van de formulering die ik u net gaf.

Dat betekent nog steeds dat er mensen zijn die daar last van zullen hebben. Dat betekent nog steeds dat het negatieve invloed kan hebben op de natuur, reden te meer om dat verbod er ook zo snel mogelijk bij de andere landen doorheen te krijgen. Het is wel in het verdrag opgenomen, maar reden te meer om te zorgen dat zij dat ook ratificeren. We hebben daar de afgelopen zomer, ook naar aanleiding van uw debat voor de zomer, nog een keertje via de ambassades aandacht voor gevraagd. Dus ook diplomatiek proberen we er iedere keer aandacht voor te vragen, zodat zij dat doen. Dus ja, het heeft negatieve consequenties. En dat is de reden waarom je er zo snel mogelijk vanaf wil. De definitie staat dus niet in het ADN, maar de ILT heeft gekeken hoe we nou tot een werkbare definitie kunnen komen die ook uitlegbaar is. Maar dat betekent nog steeds dat er mensen door geraakt worden.

Dan was er ook de vraag die net in een interruptiedebatje van de heer Geurts naar voren kwam: wat kunnen we nog doen, ook als Kamer? Mevrouw Bouchallikh had het over druk op andere landen. Daar heb ik net ook iets over gezegd. Op zowel diplomatiek als ambtelijk niveau en in alle overleggen, ook in het recente overleg, is het weer door Nederland geagendeerd, op ambassades afgelopen zomer ook. Iedereen geeft aan begrip te hebben. Dat is altijd hartstikke goed. Ik ga deze weken nog een keertje de collega uit Frankrijk bellen voordat daar verkiezingen zijn om te kijken wat daar nog aanvullend kan. Dus we proberen dat op alle mogelijke manieren te doen. En uiteraard zal ik dan ook nog kijken wat er nog aanvullend kan in België en in Zwitserland, uiteraard met advisering vanuit de ambassade. Want zij zitten daar natuurlijk het dichtste bij het vuur om te beoordelen wat zou kunnen helpen qua ambtelijke, politiek druk daarin.

Dan was er ook de vraag van mevrouw Bouchallikh over het ADN en het verbieden van het ontgassen. Ik snap dat het complex is, want dat merkte ik zelf ook toen ik me in dit dossier verdiepte. Je hebt het ADN, het verdrag, en van alles en nog wat, bijvoorbeeld het Scheepsafvalstoffenverdrag. Het ADN bepaalt niet of overheden een verbod kunnen instellen. Het ADN bepaalt wel dat ontgassen niet mag als er bepaalde nationale wettelijke voorschriften zijn. Die nationale wettelijke voorschriften zijn in Nederland dus

vertaald naar de groene routes en de rode routes, waarop je wel en niet varend mag ontgassen. Het ADN schrijft dus ten eerste voor op welke manier het mag, namelijk op een veilige manier. We hadden net een discussie over in hoeverre dat überhaupt veilig is, maar dat schrijft het voor. Het ADN schrijft ook voor onder welke voorschriften het mag, en die voorschriften bepalen waar het mag in Nederland.

Op dit moment hebben we het verbod dus wel helemaal voorbereid, ook in al onze wet- en regelgeving, zodat we dat niet meer hoeven te doen op het moment dat het in werking treedt. Dan is het ook geregeld. Als het in het CDNI-verdrag staat én in de wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit, dan is dat verbod er. De provinciale verboden zijn er wel, maar die gelden dus niet op de rijkswateren. Die gelden alleen op de eigen wateren en verboden in provinciale voorschriften mogen dus niet worden doorgevoerd op de rijkswateren. Dan kom je op de discussie die ook in de media naar voren kwam, waar de gedeputeerde van Flevoland aandacht voor vroeg. Hij vroeg: hoe ga ik er dan mee om, want het vaart wel langs mij? We hebben dus ook gesproken over wat we nu dan wel kunnen doen. Dit is zoals we het hebben geregeld in Nederland, maar wat voor acties kunnen we zelf ondernemen? Als het Scheepsafvalstoffenbesluit in werking is getreden, de aangepaste versie waarin het verbod is opgenomen, dan is de huidige ADN-bepaling niet meer relevant en wordt die ook op een andere manier gelezen.

Voorzitter. De heer Alkaya had in zijn interruptie gevraagd naar het aantal ontgassingenvan in Flevoland en Amsterdam, en naar het aantal ontgassingsinstallaties. Mevrouw Bouchallikh had hier ook al naar gevraagd. Ik weet dat Flevoland zelf een onderzoek heeft verricht naar het aantal ontgassingenvan. Ik heb volgens mij ook in de beantwoording van uw Kamervragen of van de heer De Groot — ik weet dat niet meer exact — een aantal van 100 tot 400 ontgassingenvan genoemd; dat had Flevoland zelf uitgezocht. Wij hebben zelf in 2013, 2014 ook een onderzoek gedaan. In heel Nederland kwam wij toen uit op tussen de 3.000 en 4.000 ontgassingenvan, maar dat is het laatste onderzoek dat wij hebben gedaan vanuit het Rijk. Dit zijn de getallen die wij hebben. We hebben geen verdere harde of verifieerbare getallen die we kunnen delen.

We proberen natuurlijk via de ILT de handhaving te organiseren. We kijken ernaar hoe we dat kunnen doen. U had immers ook vragen over de handhaving. De ILT handhaaft wel. Door corona was dat het afgelopen jaar wat lastiger, maar we hebben zowel in maart als in mei, juli, september en afgelopen week in november verschillende handhavingsacties uitgevoerd. Daarbij hebben we ongeveer 30 "incidenten" geconstateerd, om het zo maar te zeggen. We gaan er nu mee aan de slag om te kijken of dat een boete oplevert of iets anders, maar er wordt wel gehandhaafd.

In een van uw Kamervragen — ik meen van de heer De Groot — werd er gesproken over e-noses. Die zijn eigenlijk bedoeld voor iets anders, maar ze zijn voor de ILT een heel goed handhavingsinstrument ter signalering. De ILT behandelt natuurlijk ook meldingen van mensen, maar de e-noses dienen ook als belangrijk signaal. Die e-noses werken goed rondom Rotterdam en Amsterdam, maar op open gebied, bijvoorbeeld op het IJsselmeer, is dat een stuk lastiger. Maar we gaan wel kijken of we daar gebruik van kunnen maken voor de handhaving. We werken ook met drones, om gerichte droneacties uit te voeren.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik heb een korte vraag, want ik hoorde zojuist dat er geen recente aantallen beschikbaar

zijn. Kan de minister uitleggen waarom dat niet aan de orde is?

Minister **Visser**:

Omdat er geen onderzoek naar is gedaan. Zo simpel is het antwoord. Ik denk niet dat dit antwoord naar tevredenheid is, maar het laatste nationale onderzoek dat wij hebben gedaan, was in 2013, 2014. Als ik terugkijk op het dossier, dan is dat waarschijnlijk gedaan om richting de andere landen te onderbouwen waarom het noodzakelijk was om het te verbieden. Daarna is alle inzet gericht geweest op het overtuigen van andere landen binnen het verdrag, van het feit dat dit noodzakelijk was. Dat is in 2017 gebeurd. Daarna was het idee — ik denk dat de heer Geurts dat mooi voorlas in zijn beantwoording — dat we het uiterlijk in 2021 in werking zouden kunnen laten treden. Dus alle effort is vervolgens niet meer gegaan naar onderzoek naar het aantal, omdat we dachten: met een verbod is het verboden en dan maakt het aantal eigenlijk niet meer uit. Vandaar dat er geen groot nationaal onderzoek meer is uitgevoerd. Maar dat is mijn interpretatie, kijkend naar het dossier en naar waar de focus op heeft gelegen.

Ik zie dat mevrouw Bouchallikh nog even moet nadenken over wat ze daar nou eigenlijk van vindt.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik weet wat ik vind, maar ik denk nog even na over wat ik daarmee moet.

Minister **Visser**:

Dat snap ik. Uiteraard kunt u daar in de tweede termijn nog iets over vragen.

De heer Alkaya vroeg: waarom zijn er nog geen vergunningen verleend voor mobiele installaties? Daar hadden we het kort al over in een interruptiedebat. Het afgelopen jaar hebben we vijf mobiele installaties getest op veiligheid en efficiëntie, zodat ze straks ook gebruikt kunnen worden als het verbod daadwerkelijk volledig kan worden ingevoerd. Dan bedoel ik "volledig" in de zin van: in het hele land. Die testen waren succesvol. De installaties kunnen dan ook worden vergund, in eerste instantie voor de stoffen waarvoor ze getest zijn, want zoals u weet gaat die verbodsbepaling in verschillende fases in, ook met betrekking tot de stoffen die het betreft. De meest eenvoudige manier om dit voor elkaar te krijgen, is als zo'n installatie onderdeel uitmaakt van een overslag of van een terminal. Dan kun je daar namelijk de vergunning voor verlenen. Dat kan bijvoorbeeld door de huidige vergunning van bedrijven daarop aan te passen.

Als het een openbare kade betreft, dan geldt dat de provincie de vergunning moet verlenen. De provincies hebben daar tot op heden, voor zover wij het nu kunnen overzien binnen de taskforce, nog geen vergunningaanvraag voor gedaan. De vergunningen zijn dus nog niet aangevraagd voor een openbare kade. Ik kom dan op de kip-eidiscussie waar we het net al over hadden: zolang er nog geen verbod is, loont het ook niet om die investering zelf als bedrijf te doen. Maar zoals gezegd, gaan we daar ook naar kijken. Dat was denk ik het blokje varend ontgassen. Volgens mij heb ik hiermee de vragen beantwoord.

Er zijn vragen gesteld rondom de biomengbrandstoffen, een dossier waarop verschillende discussies lopen. Het is een ontzettend grote opgave voor de sector om dit voor elkaar te krijgen. De heer Alkaya en de heer Heerma vroegen ernaar: hoe gaan de binnenvaartschippers die transitie maken? Het gaat om investeringsbeslissingen, vervangingen, maar ook om hun pensioenvoorziening. Dat is het schip dat ze bevangen

vaak. Wij hebben met elkaar een afspraak gemaakt als het gaat om de Europese richtlijnen die gelden rondom brandstofkwaliteit. Daar willen we ook gewoon aan voldoen. Maar de staatssecretaris en ik realiseren ons ook dat we met dit dilemma zitten. Daarom hebben we in de beantwoording gesteld dat we goed gaan monitoren wat dit gaat betekenen voor de sector.

We willen voorkomen dat omringende landen er op een andere manier mee omgaan. Dat zou namelijk betekenen dat je het gelijke speelveld verlaat. De heer Geurts sprak over asbest, maar dit is ook zo'n dossier waar dit direct speelt. Het gaat daarbij om twee aspecten. De heer Alkaya wees op de veiligheidsaspecten rondom de toepassing van biobrandstoffen, maar er is ook het bunkertoerisme.

Het NEN-onderzoek naar de veiligheidsaspecten is bijna klaar. Het is op hoofdlijnen met de sector besproken. Met de sector wordt nu bepaald welke punten nog openstaan. Er zijn wat aandachtspunten waarover nog gediscussieerd wordt. Ik heb het zelf nog niet gezien, dus ik weet niet exact wat erin staat. Ik weet wel dat er brede aanbevelingen worden gedaan voor de sector en voor de overheid. Ik heb met de ASV gesproken. Ik snap de zorgen heel goed: wat betekent het in de praktijk en heeft het onderzoek daar nou wel naar gekeken? In het vervolg wil ik zoeken naar een oplossing waarbij je ook een soort praktijktoets doet. Daarover wil ik graag in gesprek gaan in de afronding van dit NEN-onderzoek. Ik wil bekijken welke punten nog openstaan en hoe die vervolgens kunnen worden opgepakt, al dan niet met onderzoek, al dan niet met de praktijk. Ik ben er nog niet uit. Er komt meer praktijkonderzoek, eventueel met pilots met bijmenging. We moeten weten wat dat in de praktijk betekent.

Voor zover we het beeld nu hebben, biedt het NEN-onderzoek echt aanknopingspunten om verder te gaan. Ik zou dat daar echt voor willen gebruiken, maar ik wil het wel eerst zelf kunnen beoordelen. Ik snap de zorgen die geuit zijn. Samen met de staatssecretaris wil ik bekijken hoe we hier op een goede manier verder mee kunnen gaan. Ik kom voor de kerst met het onderzoek, tenzij er nog hele gekke dingen in de sector uitkomen, met een voorstel wat er wel en niet gebeurt.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Alkaya, maar ik wil u ook verzoeken om dat heel kort te doen, want u gaat behoorlijk hard met uw interrupties.

De heer Alkaya (SP):

Ik heb hier ook één vraag over: is de minister bereid om in de aanbiedingsbrief van het NEN-onderzoek op de vragen in te gaan waar zij nu mee zit? Hoe gaat zij om met de openstaande punten en met het praktijkonderzoek? Dat moeten we tegelijkertijd hebben, zodat we er een oordeel over kunnen vellen. Dan kunnen we het op waarde schatten.

Minister Visser:

Laat ik het zo zeggen: ik weet niet of ik een antwoord op die vraag heb in de zin van een concrete aanpak. Maar als er nog dingen zijn waarvan ik zelf denk "dit zijn openstaande punten waar we nader naar moeten kijken", dan zal ik ze in die brief benoemen. En dan kunnen we daarover het gesprek met de Kamer hebben. Het liefst kom ik ook gelijk met een aanpak, want ik wil verder aan de slag.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Ik hoor de minister gelukkig vaak het woord "praktijk" zeggen, maar ik heb zelf toch heel

sterk het vermoeden dat de theorie en de praktijk hier wat uit elkaar lopen. Ik zou de minister willen vragen of zij bereid is om, als de praktijk echt zo veel anders blijkt te zijn dan de theorie zoals die vaak beschreven wordt, daaraan wat meer ruimte te geven en wat meer naar de praktijk toe te bewegen. Als ze begrijpt wat ik bedoel. Het gaat erom om even wat meer ruimte te geven aan datgene wat in de praktijk gezien en ervaren wordt, daar meer aandacht voor te hebben en te zorgen dat onze wet- en regelgeving meer aangesloten wordt op de praktijk.

Minister Visser:

Ik denk dat het bij een sector die te maken heeft met internationale regels, continu een zoektocht is hoe dat vervolgens nationaal in wet- en regelgeving wordt geïmplementeerd en hoe je daarmee omgaat. Ik ken ook de zorgen vanuit bijvoorbeeld de ASV hieromtrent. Zij maken zich zorgen over de praktijkuitwerking. Ik wil er altijd naar kijken wat het betekent, maar soms geldt ook dat we ermee te maken hebben dat het besluit dat we als Nederland het liefste hadden willen hebben, uiteindelijk internationaal niet op een meerderheid kan rekenen. Dat is soms het dilemma.

Ik ken de praktijk, maar soms heb ik ook te maken met een internationaal speelveld waar afspraken worden gemaakt en waar andere besluiten worden genomen, ondanks dat Nederland zich heeft ingezet voor en soms in samenwerking met andere landen. Op sommige vlakken staan we echt alleen als Nederland. In die zin ben ik ook trots op een unieke binnenvaartsector. Maar dat maakt ook dat dingen die specifiek voor Nederland zijn, niet door andere landen worden herkend. Wij kunnen ons daar dan heel erg hard voor en druk over maken, maar andere landen denken dan: het zal allemaal wel. Dus óf het duurt heel lang, óf het wordt niet opgepakt, óf je krijgt het niet gewijzigd. Dat is continu de zoektocht waar we tegen aanlopen. Maar we nemen de signalen die we krijgen serieus. Ik wil daar ook altijd serieus naar kijken, maar ik vraag ook om uw begrip in dezen. Dit is het voor- en nadeel van internationale spelregels: je krijgt niet altijd datgene waar je zelf het meest belang aan hecht, omdat je apart bent in hoe je het doet of in hoe je het georganiseerd hebt. Maar het is terecht wat de heer Heerema vraagt.

Dan het bunkertoerisme, waarover meerdere vragen zijn gesteld. Ik gaf net al aan juridisch de Richtlijn Brandstofkwaliteit te implementeren, met ook een reductieverplichting voor de binnenvaart, want die hoort daarbij. De Europese Commissie heeft ons erop gewezen dat we dat moeten doen, nadat we in 2018 hadden verzuimd om dat in te voeren. We hebben in dezen een tik op onze vingers gekregen. Uiteraard geldt voor Duitsland en België ook dat ze daaraan moeten voldoen. Zij hebben diezelfde tik op de vingers gekregen. Zij zijn er dus ook op aangesproken. Ik zal met mijn Belgische en Duitse collegae hierover contact opnemen. Dat was ook het dilemma waar de staatssecretaris en ik voor stonden. Want ook dat is van belang om deze richtlijn te laten functioneren. En we hebben dat afgesproken met elkaar. Maar als onze collega's in de omringende landen dit niet oppakken, dan hebben we straks de situatie dat Nederland het wel heeft gedaan, maar de Belgische en de Duitse collega's niet.

De komende weken willen we gebruiken om te kijken of we ze alsnog kunnen overtuigen om dit aan die kant door te voeren, want dat zou het meest eerlijk zijn. Maar we verkennen ook de opties voor als dat niet gebeurt. Wat betekent dat dan voor de sector? Welke opties liggen er voor? Ik wil daar samen met de staatssecretaris bij u op terugkomen, want dan is dat een nieuwe weging waar we naar moeten kijken. Maar omdat we dit van belang vinden, we deze richtlijn niet voor niks hebben laten opstellen en we ons daaraan ook hebben gecommitteerd, proberen we eerst te kijken of we onze

collega's alsnog kunnen overtuigen om dit te doen, om daarmee het bunkertoerisme te voorkomen. Maar we zien ook dat het negatieve consequenties heeft als dat niet gebeurt. De staatssecretaris en ik willen verkennen welke opties we dan hebben en wat dat zou kunnen betekenen. We zijn er nog niet uit, want waar we dan tegen aanlopen, is ook heel lastig. Maar we komen bij u terug om daarop in te gaan.

Dan kom ik ook tot het antwoord op de vraag van de heer Alkaya. Hij vroeg: bent u bereid om het niet in te voeren als buurlanden het niet doen? Ik ga dus in contact. We gaan de situatie monitoren. Er zijn een aantal opties die je zou kunnen inzetten, maar ik vind dat je die goed moet afwegen, met de voor- en de nadelen en wat het betekent, bijvoorbeeld voor de handhaving. Je zou kunnen zeggen dat je daarvan tijdelijk afziet, maar dat betekent wel wat. Sowieso moeten we dan met de Nederlandse Emissieautoriteit om tafel. Ik wil dat dus goed met de staatssecretaris kunnen verkennen, want die is gehouden aan en wordt ook aangesproken op deze richtlijn. We moeten met elkaar uitzoeken wat dit betekent. Daar komen we bij u op terug, meneer Alkaya.

De heer Alkaya vroeg ook: als het niet duurzaam is, waarom doe je het dan eigenlijk? U heeft daar meerdere malen met voorgangers van mij of die van de staatssecretaris over gesproken. Volgens mij heeft u ook een keer een overleg met de staatssecretaris gehad over het Besluit energie vervoer. In principe zijn alle in Nederland ingezette biobrandstoffen duurzaam, want ze moeten voldoen aan de Europese criteria die daarvoor gelden. Ook gelden de reductiecriteria die de voormalig staatssecretaris van IenW aan de Kamer heeft toegestuurd, samen met de toenmalige minister van EZK, waardoor wij verplichtingen hebben ten aanzien van de keten. Wij kunnen dus niet het ene deel van de keten doorschuiven naar het andere deel van de keten. Wij blijven ook aandacht vragen voor het toezicht daarop en de transparantie daarover. Wij denken dat wij daarmee ook tegemoet kunnen komen aan de zorgen die er zijn, in brede zin vanuit de Kamer, als het gaat om de inzet van biobrandstoffen en of die nu echt duurzaam zijn of niet.

Het duurzaamheidskader is opgesteld. Tot op heden hebben we daar nog geen contrasignaal over gekregen, dus wij denken dat wij daar een goede invulling aan kunnen gaan geven. Uiteraard kom ik terug op de discussies die wij net hadden over de zorg over de praktijk. Ik wil ernaar kijken wat dat dan in de praktijk betekent. Maar alle onderzoeken tot op heden geven geen aanleiding tot onrust daarover. Ik denk dat de heer Alkaya dat ook weet, want hij heeft er vragen over gesteld. Maar het is terecht dat wij ook in de praktijk moeten kijken wat dat betekent.

De heer Heerema deed meer in algemene zin een oproep over de rol en de positie van de binnenvaart. De heer Alkaya vroeg daar ook naar. Die deel ik. Dat was ook de discussie bij de begrotingsbehandeling: als je het hebt over afwegingen die je maakt rond mobiliteit, dan moet je altijd personenvervoer en goederenvervoer in samenhang met elkaar zien. Dan zul je ook moeten kijken hoe je er in je investeringskeuzes voor zorgt dat je dat ook in samenhang blijft bezien. Dus als je vrachtwagens van de weg kunt krijgen, dan helpt het aan de ene kant voor de doorstroming en aan de andere kant voor het milieu als je die naar de binnenvaart kunt krijgen. Maar dat betekent dat je ook de keuze zult moeten maken om te investeren in de vaarwegen. Mijn ervaring is wel, ook als oud-Kamerlid, dat vaarwegen niet altijd bovenaan de prioriteitenlijsten staan in de discussies rond bijvoorbeeld het MIRT. Maar de vaarwegen zijn wel cruciaal voor de binnenvaart. Dus ik denk dat dit een opdracht is voor ons allemaal.

U heeft in de Integrale Mobiliteitsanalyse kunnen zien dat wij daarin voor het eerst ook het goederenvervoer grensoverschrijdend hebben opgenomen. Ik denk dat het cruciaal is voor de binnenvaart om ook aan te geven wat daarin de keuzes zijn en welke problemen wij daarin voorzien. Dus vandaar direct steun voor de oproep van de heer Heerema dat wij daarnaar moeten kijken en dat wij daar zorg voor moeten dragen.

De heer Heerema had vragen over het niet betrokken zijn van de ASV bij het NEN-onderzoek. Ook de heer Alkaya heeft daar schriftelijke vragen over gesteld. Ik meen dat die deze week of vorige week behandeld zijn. Daarvan heeft de staatssecretaris aangegeven dat de ASV net als de andere brancheorganisaties is betrokken en dat wij, net zoals wij dat bij de andere brancheorganisaties hebben gedaan, ook de ASV de gelegenheid hebben gegeven om te reageren op het onderzoek. Ik weet dat ze dat ook hebben gedaan. Zij hebben daar flinke kanttekeningen bij gezet.

Uiteraard hebben wij tijdens het onderzoek ook individuele schippers benaderd. Zoals u weet gaat het om bijna 8.000 schepen. Ik weet niet wat de reacties op het NEN-onderzoek waren en hoe groot de respons van de schippers was, maar dat zult u uiteindelijk zien in het rapport zelf. Als u daar meer over wilt weten, dan denk ik dat het goed is om de schriftelijke vragen van de heer Alkaya te lezen.

De heer De Groot vroeg of er genoeg duurzame brandstoffen zijn. Terecht zei hij dat die discussie ook voor de luchtvaart speelt. In het duurzaamheidskader wordt geconcludeerd dat er in beginsel in Europa voldoende biobrandstoffen zijn voor de Nederlandse ambitie voor 2030. Ook als we kijken naar de impact assessment van de Europese Commissie voor het "Fit for 55"-klimaatpakket zien we dat er voldoende is. We zien ook dat de elektrificatie nu is ingezet, waardoor je ook een alternatief krijgt voor de brandstoffen. Maar we moeten constateren dat er in Nederland zelf niet voldoende is. In ieder geval weet ik dat zeker voor de luchtvaart. Dus je moet dit echt in Europees verband met elkaar oppakken om dit voor elkaar te krijgen. Bij de begrotingsbehandeling had het CDA hier een paar vragen over. Het vroeg of er wel voldoende fabrieken zijn en of er obstakels zijn. Ik zie investeringen vanuit het bedrijfsleven hier in Nederland. Het feit dat wij ambities hebben uitgesproken die soms verder gaan dan de Europese ambitie, leidt ertoe dat men er brood in ziet om hier investeringen te gaan doen. Dat biedt hier in Nederland een bredere basis.

Dan de heer Geurts over de stremmingen en communicatie daarover. Zoals u weet, hebben we de afgelopen jaren afspraken met de sector gemaakt om beter te communiceren. Gelukkig zijn daar meerdere resultaten in behaald. Maar we zijn er inderdaad nog niet. Lastig zijn vooral de onvoorziene stremmingen. Bij de begrotingsbehandeling hebben we het met elkaar ook gehad over beheer, onderhoud, vervanging en renovatie. Ik maak me vooral zorgen over de opgave die er ligt bij de vaarwegen en wat daar moet gebeuren. Als we daar in de komende periode niet in kunnen gaan investeren, krijgen we daar te maken met meer ongewenste stremmingen dan we wensen en meer dan je zou moeten willen. Dat betekent dat wij nu kijken hoe we de communicatievoorziening nog beter kunnen doen, realtime.

Vanochtend had ik weer een van de eerste overleggen. Dat was geen Bestuurlijk Overleg MIRT, maar wel een overleg met de regio's. Het ging aan de ene kant over de verstedelijkingsopgave die zij hebben en aan de andere kant de oproep vanuit IenW over de Minder Hinder-aanpak in de regio's. Daar zijn afspraken over gemaakt, maar

daar moet eigenlijk een tandje bij. We zien namelijk vanuit RWS en ProRail dat die noodzaak toeneemt. Dat betekent dat we samen met de regio's moeten kijken hoe we voor elkaar krijgen dat zij in staat worden gesteld om ook te communiceren. Het gaat vaak om een koppeling tussen provincie en gemeenten om dat te kunnen doen.

Voorzitter. De heer De Groot vroeg naar de haventarieven en de samenwerking daaromtrent. Zoals u weet, is het label inderdaad vrijwillig in werking getreden. Het eerste label is uitgereikt. Ten eerste helpt dat de schippers natuurlijk om meer inzicht te krijgen in hun eigen emissie. Het helpt ook bij Europese subsidies. Daar kun je eerder een beroep op doen, omdat je kunt aantonen hoe schoon of niet schoon je bent. Het kan in de toekomst ook een hulpmiddel zijn voor korting op bijvoorbeeld de havengelden. Ik weet dat Rotterdam daar graag naar wil kijken. Dat zou kunnen helpen voor de vervoersovereenkomst, maar ook voor bijvoorbeeld de financiering van een schip. Op korte termijn willen we met alle partijen die een belang hebben bij dit label, graag een convenant gaan opstellen om ook afspraken te maken over een uniforme toepassing.

U vroeg naar de bredere en internationale context, met Antwerpen, Hamburg, Amsterdam en Rotterdam. Ik denk dat het ook al goed zou zijn om afspraken te maken met Rotterdam en Amsterdam en de havens hier in Nederland over hoe je definieert en dingen toepast, zodat daar geen onduidelijkheid over gaat bestaan. In het kader van het Schone Lucht Akkoord is mijn collega, de staatssecretaris, bezig om hier met de gemeenten nadere afspraken over te maken en te kijken hoe dit verwerkt zou kunnen worden. In de komende periode willen we dat in een convenant gaan afspreken. We hebben ook afgesproken dat we over twee jaar gaan evalueren. Dan weten we of het heeft gewerkt of niet, wat in de praktijk de belemmeringen zijn en wat er nog nodig is. Ik neem uw suggestie over wat we internationaal zouden kunnen doen daarin zeker mee. Ik denk dat het een hele goeie is om te kijken welke uitwerking dat heeft.

Voorzitter. Dan heb ik nog het blokje overig, ook welk diversen geheten. De heer Geurts vroeg naar de hoge kosten van walstroom. Gelukkig hebben we extra geld beschikbaar weten te stellen voor investeringen daarin. Wij zien ook dat dit hoge investeringskosten vraagt en dat we daarmee een onrendabele businesscase hebben. Vanaf 1 oktober geldt een vrijstelling voor energiebelasting op walstroom, na goedkeuring van Brussel. Wij denken dat we daarmee al oog hebben gehad voor de tarieven. Die zullen we in de gaten houden. Dat zullen we blijven doen, omdat we de uitrol broodnodig hebben voor alle discussies die we bijvoorbeeld rondom stikstof hebben. Daarbij is dit een van de belangrijke instrumenten die we willen inzetten. We zullen zeker blijven monitoren wat die tarieven doen. Ik denk dat de vrijstelling in ieder geval al helpt. Sowieso zullen we monitoren of de uitrol van de walstroom op een goede manier van de grond komt, en ook wat die voor de tarieven betekent.

Voorzitter, dan had u, niet in uw rol als voorzitter, de vraag over de Lange Jaap. Ik heb in een vorig leven iets met Defensie gedaan en ik kan u vertellen dat heel veel oud-marinemensen nog steeds mijn telefoonnummer hebben. Ik heb heel veel oproepen zelf gekregen, maar ook heeft Rijkswaterstaat meer dan 2.000 kaartjes gekregen als het gaat om de oproep van de Lange Jaap, een zeer geliefd icoon voor de gemeente Den Helder. De heren Heerma en Geurts hebben er Kamervragen over gesteld. Ik wil daarop terugkomen. Zoals u weet, is er onderzoek gedaan. Ik heb dat onderzoek recent ontvangen met een aantal mogelijkheden die voorliggen. Dat besluit ga ik binnenkort nemen en dan kan ik de heren Geurts en Heerma antwoorden op hun vragen, maar ook de Kamer in brede zin informeren over wat er nodig is. Ik kom er binnenkort op terug.

Dan hoort u daar meer over.

We hebben het net al over de haventarieven gehad voor het label, maar ook voor het Environmental Shipping Index green award system dat daarvoor geldt. In het kader van het label zullen we dit erbij nemen.

Dan de vuile cruiseschepen. Amsterdam denkt na of men nadere regels wil stellen aan de cruiseschepen. We hadden net de discussie over walstroom. Die is natuurlijk heel belangrijk om de emissies terug te dringen, zodat er, als het cruiseschip daadwerkelijk aan de wal ligt, geen uitstoot is. In principe is de Rijkshavenmeester verantwoordelijk voor het verkeer. Aan de andere kant kan de gemeente zelf nadere regels stellen.

Mevrouw Bouchallikht vroeg wat je kunt doen met die routekaarten in het kader van verduurzaming. We hebben de green deal. We willen nu een stap verder. Ik denk dat dit daarin kan worden meegenomen. Aan de ene kant hebben we het Schone Lucht Akkoord met de gemeente: wat kun je daarin doen, wat doet walstroom? Aan de andere kant de verduurzaming. Ik denk dat dit een aspect is dat we samen met de sector bij de cruiseschepen kunnen doen. Ik weet dat er verschillende partijen zijn die hierin graag willen investeren. Het is een mooi onderwerp om hierbij mee te nemen. We zullen het in ieder geval agenderen richting de gemeenten en de sector, om te kijken wat er kan.

Dan wind op zee. De heer Heerma vroeg afgelopen maandag naar de doorvaart en de heer De Groot vraagt er nu naar. U zei: het zijn niet alleen de schepen met motor maar juist de schepen zonder motor die het daarin wat lastiger hebben. U zegt zelf terecht dat het wellicht risicovol is voor zeilschepen, de bruine vloot, om dat te kunnen doen. Volgens mij gelden de passages die nu zijn aangewezen voor de veilige doorvaart ook voor de pleziervaart. Ja, er wordt geknikt naast mij. Er zou dus gebruik van kunnen worden gemaakt. U heeft er ervaring mee, zoals u zelf aangaf, of een vriend van u. Ik ben even benieuwd waar het ongemak zit of wat de aanleiding is waarom u denkt dat dit niet goed geregeld is.

De voorzitter:

Het zijn natuurlijk professionele zeilers. Denemarken, Duitsland en ook het VK hanteren andere regels. Daar is de doorvaart voor historische zeilschepen mogelijk. Nederland werkt met relatief statische corridors, waardoor je die schepen toch weer naar de shipping lanes leidt, wat misschien handig is voor vrachtschepen, maar niet per se voor de recreatieve vaart of de historische zeilschepen.

Minister Visser:

Ik denk dat het dan zit in de veiligheid, maar ik stel voor dat ik voor de tweede termijn even check waarom wij hier andere regels hebben. Ik schat in dat veiligheid een belangrijk aspect daarin is. Ik kom daar in tweede termijn op terug.

Dan is gevraagd of het ICP ook voor het Verenigd Koninkrijk geldt. Ja, want het is gebaseerd op een VN-resolutie. Het VK past het gewoon toe. Daarbij zou brexit geen verschil moeten maken, maar of dat in de praktijk zo is, is een tweede. Op grond van hoe het is geregeld, geldt het. U vraagt naar Italië en Spanje. Wij hebben het Nederlandse ICP aangepast. De problemen die er waren, zouden moeten zijn opgelost. Maar ook hier houd ik mij weer aanbevolen voor praktijkvoorbeelden als blijkt dat dat nog niet zo goed is geregeld.

Dan uw vraag over de radar B-werkgroep. "Radar B-werkgroep" vond ik wel een mooie naam. Zoals u zelf ook aangeeft, bepleiten we het certificeren van de versie van de jachtenradar, zodat we die ook kunnen gebruiken. Nu voldoet alleen de binnenvaartradar aan de gestelde veiligheidseisen die gelden. Op dit moment voert TNO een onderzoek uit naar de capaciteiten van de verschillende jachtenradars om te kunnen beoordelen welke eisen er eventueel aan radar B zouden moeten worden gesteld. De radar B-werkgroep is er ook bij betrokken. Wij verwachten deze resultaten binnen enkele weken, dus ik denk dat dat begin volgend jaar zal zijn. Dan kunnen we daar ook uitspraken over doen. Dan denk ik ook dat we daar vast in een brief bij u op terug zullen komen om die resultaten te melden.

Voorzitter. Volgens mij heb ik dan alle vragen beantwoord. Zo niet, dan hoor ik het graag.

De voorzitter:

Ik zie geen reactie daarop van de Kamer, dus daar gaan we van uit. Dank aan de minister voor de beantwoording van de vragen.

Dan gaan we nu naar de tweede termijn van de Kamer. Het woord is aan de heer Geurts van het CDA.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. In mijn eerste termijn kwam ik er niet aan toe, maar ik heb nog een vraag over de ligplaatsproblematiek samen met de SP-fractie. Mijn voorganger, mevrouw Postma, en de heer Laçin hebben er ook moties over ingediend. Ik wil de minister vragen om bij een volgende verzamelbrief Maritiem de laatste stand van zaken rondom de ligplaatsproblematiek te vermelden, want die goede ligplaatsen zijn echt van zeer groot belang, zeg maar van levensbelang, voor onze binnenvaartschippers en hun gezinnen.

Voorzitter. Het zal u misschien niet verbazen dat ik een tweeminutendebat wil aanvragen. Ik heb even digitaal contact gehad met de heer Stoffer en ik zou willen voorstellen om hem als eerste spreker te noteren.

De voorzitter:

Er is een tweeminutendebat aangevraagd op naam van de heer Stoffer. Hij is er niet, maar toch weer wel. Het staat genoteerd. De heer Alkaya wil er iets over zeggen.

De heer Alkaya (SP):

Ik ben wel benieuwd wat we in dat debat dan gaan doen namens de heer Stoffer.

De heer Geurts (CDA):

Daar kan ik wel antwoord op geven, voorzitter. Er komt in ieder geval een gezamenlijke motie van de SGP- en de CDA-fractie.

De voorzitter:

Dat is een bijzondere samenwerking. Wij gaan de motie tegemoetzien. Het woord is aan de heer Heerema van de VVD.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Mijn vragen zijn naar volle tevredenheid beantwoord. Als het goed is, komen er nog een

aantal stukken onze kant op. Die zullen we uitvoerig door gaan nemen. Met name wat betreft Search and Rescue zijn er een aantal aandachtspunten waar de VVD graag aandacht aan wil blijven besteden. Ik wil dus geen tweede termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Ik heb ook geen aanvullende vragen. Het is ergens wel goed dat wij een gedeelde frustratie hebben over het varend ontgassen. Ik hoop wel dat die frustratie zich kan vertalen naar concretere actie, dus we zullen daar inderdaad op blijven hameren. Ik hoop dat we blijven vooroplopen op het gebied van die masterplannen en alle andere samenwerkingsverbanden, ook als het op internationaal vlak moeilijk is, want we hebben ook nog een klimaatcrisis. We kunnen het ons niet permitteren dat de rest niet loopt. Dat was het. Dank voor de beantwoording en dank aan de collega.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister voor het beantwoorden van onze vragen. Ik had eigenlijk drie punten. Alle vragen zijn op zich wel goed beantwoord.

Wat betreft het varend ontgassen kan ik me natuurlijk aansluiten bij GroenLinks. Daar is actie nodig. Ik moet even nadenken over wat ik er precies mee ga doen, maar ik vind het wel interessant om te horen dat de financieringsopties nu een belemmering zouden zijn om nu al meer installaties in gebruik te nemen. Misschien moeten we daar in een technische briefing of iets dergelijks op terugkomen, zodat ik beter inzicht kan krijgen in wat de belemmering dan is. Zijn die verladers dan zo terughoudend of komt daar de business case ook niet rond? Daar ben ik wel benieuwd naar. Ik heb daar nog wel een aantal vragen over, maar daar ga ik verder nog over nadenken.

Wat betreft de biobrandstoffen ben ik wel erg aan het uitkijken naar de brief die voor de kerst gaat komen en natuurlijk naar het onderzoek. Daar hangt veel vanaf. Dan gaan we die discussie zeker weer oppakken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil aan de heer Geurts vragen om het voorzitterschap over te nemen.

Voorzitter: Geurts

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer De Groot. Hij spreekt in de tweede termijn ook weer namens de D66-fractie.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik ben wat dat betreft ontzettend consequent. Dank aan de minister voor de beantwoording van de vragen. U had zelf nog een vraag over die ombouw van die bulkcarriers, die containers gaan vervoeren. Er ontbreekt een puzzelstukje. Je hebt

Capesizers, Supramaxes en Handymaxes die zich klaarmaken voor het vervoeren van lege containers op de luiken of op het dek. Dan worden ze omgebouwd, maar ik weet niet hoe die certificering is geregeld. In ieder geval kan het voor bepaalde routes, zoals de zuidelijke route boven de Waddenzee, toch een extra risico met zich meebrengen. Ook dank voor uw inzet in de IMO. Het zou toch heel goed zijn om ook in EU-verband echt stevige inzet te plegen. Dus dat ondersteunen wij. Het is fijn dat er een convenant wordt gesloten voor de differentiatie in de haventarieven. Het is fijn dat de minister dat ook internationaal wil aanpakken. Ik ben even benieuwd naar de termijn waarbinnen de minister dat denkt te gaan doen.

Dan wil ik het hebben over de doorvaart. Een tractor wil je ook niet op de snelweg hebben. Daar gaat het hier een beetje om. Af en toe is er zo'n enorm windmolenpark en die zijn natuurlijk hartstikke goed — daar staan we als D66 ook helemaal achter — maar dan heb je een puntje, dan kun je net even een puntje afsnijden en dat is hartstikke veilig. Andere landen zouden dat wel toestaan. Waarom doet Nederland dat niet? Dan blijf je immers ook weg uit de grote shipping lanes, want daar wil je gewoon niet zijn, gelet op de snelheden van de scheepvaart daar.

Tot slot, is de minister bereid om toch eens even na te gaan en via het diplomatieke verkeer te toetsen of het ICP inderdaad geregeld is? Mochten er problemen zijn, laat het dan maar weten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan geef ik het voorzitterschap weer terug, voordat het helemaal uit de hand loopt qua spreektijden.

Voorzitter: Tjeerd de Groot

De voorzitter:

Dank dat u daar zo goed op let, meneer Geurts. Dan kijk ik nu even naar de minister of zij even tijd wil hebben voor de beantwoording of dat zij meteen wil overgaan tot de tweede termijn? De minister gaat meteen over tot de tweede termijn. Het woord is aan de minister.

Minister Visser:

Ik keek even de heer Geurts aan, want u begon over tractoren op snelwegen. Dit dossier heeft een lange historie, maar dat gaan we denk ik ook nog eens even na de vergadering vertellen. Het riep bij ons beiden bepaalde gedachten op en we keken elkaar ook even aan. Vandaar dat ik denk dat de tijdelijke voorzitter graag wilde overdragen.

Voorzitter. Ik wil het hebben over de ligplaatsproblematiek waar de heer Geurts terecht naar vroeg, want we hebben een pilot uitgevoerd, maar dat was natuurlijk in coronatijd. Ik heb niet exact alle resultaten, maar ik weet dat er op zich voldoende ligplaatsen waren, dus daar lag het probleem niet. De duur was langer dan de 3x24. Er was wel behoefte aan, maar we hebben wel gezegd dat dit eigenlijk niet representatief is op dit moment, omdat je gewoon niet weet hoe het buiten coronatijd zit. We hebben dus gezegd dat we de proef verlengen en dat we de pilot dus opnieuw gaan doen. Ik zal daar dan op terugkomen in een verzamelbrief als we daar meer resultaten over hebben.

Op zich was de eerste proef prima, maar ik denk dat die niet representatief was voor het dossier zoals dat voorligt. Dat was volgens mij de vraag van de heer Geurts.

Dan vroeg de heer Heerema vooral aandacht voor SAR. Hij wil de antwoorden daarop afwachten.

Mevrouw Bouchallikh, het is terecht wat u zegt over de IMO. Volgende week geef ik, digitaal dan, een speech waarin we natuurlijk ook weer de oproep zullen doen rondom verduurzaming. Dus we zullen dit blijven uitdragen als Nederland en vooral ook optrekken met gelijkgezinde landen en organisaties. Ik denk dat we daar ook wel iets in kunnen doen.

Dan de heer Alkaya. Uiteraard staat het u altijd vrij om die technische briefing te doen. Mijn stelling was vooral dat er geen prikkel in zit om nu te investeren als het verbod nog niet geldt, gelet op de kosten die je als verlader daarvoor moet maken. Dat is de kip-eidiscussie. Wij, de gedeputeerde en ik, hebben afgesproken dat we toch eens gaan kijken naar wat we aanvullend nog kunnen doen, ook in relatie tot de Europese subsidies, door er meer druk op te zetten en daar nadere afspraken over te maken. Ik vind het "de vervuiler betaalt"-principe wel belangrijk. Dat ze daar zelf voor betalen, wil ik daar wel in overeind houden. Dat is dus denk ik de zoektocht die we hebben. Uiteraard kunnen we u wel informatie geven over wat het kost, om u ook een beeld te geven waarom partijen daar wellicht nog niet voor hebben gekozen. Dat zijn flinke kosten die gemaakt moeten worden, dus daarom denk ik — dat is ook de ervaring met de proeven van de afgelopen jaren — dat we daar tegenaan lopen. Uiteraard kunt u altijd om een technische briefing vragen en dan kunnen we daar nadere informatie over geven.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik denk dat ik het wel begrijp hoor, maar dan is het toch een tijdelijk probleem? Die verladers moet immers sowieso gaan betalen vanaf 2024, want dan is het verboden. Dan gaat het dus even over de financiering van nu tot aan 2024. Dan hoop ik dat de minister daar met de provincies wel uitkomt, want het is wel in het belang van de volksgezondheid van de omwonenden om dit zo goed mogelijk aan te pakken. Ik hoop dat het dan niet stukloopt op de financiering, tenzij het echt miljarden kost voor die drie jaar, maar dat kan ik me dus niet voorstellen. Daarom probeer ik me voor te stellen over welke kosten het gaat en wat het risico is dat de minister loopt, omdat het mij zo tijdelijk lijkt en de baten wel heel groot kunnen zijn.

Minister **Visser**:

Ik denk dat het goed is dat ik u informeer als we meer weten over het gesprek tussen de gedeputeerden, mijzelf en de sector, en dat ik dan dit belangrijke aspect er even bij betrek, voor zover dat kan. Ook al is het natuurlijk commercieel. We gaan kijken of we daar iets meer over zouden kunnen zeggen. Het is terecht wat u zegt. Uiteindelijk zullen ze moeten betalen, want straks geldt gewoon het verbod. Alleen wil je dat ze nu al deze stap zetten. Het is volgens mij een brede Kameroproep: we willen dit niet; we hadden gehoopt dat het verbod al daadwerkelijk in heel Nederland zou gelden. Dat is nu niet zo. 2024 is nog best ver weg. We zetten maximale druk op die andere landen om ervoor te zorgen dat ze gaan ratificeren. Maar de vraag is of je, juist ook gelet op wat u zegt over de mensen die er wonen, niet nu al stappen kunt zetten. Het kan al helpen om de oproep al te doen en er druk op te zetten. Maar het is terecht wat u zegt, want ze zullen straks hoe dan ook moeten betalen. Ze willen dat nu alleen nog niet, omdat ze zeggen dat het verbod nog niet geldt. We gaan daarover dus het gesprek met ze aan, maar ik

stel voor dat ik daarover in een volgende brief bij u terugkom om u dan te informeren over de stand van zaken, waar we staan en wat het probleem is.

Voorzitter. Dan wil ik het hebben over uw vraag over de routes. Veiligheid is een belangrijk aspect. Ik stel gewoon voor dat wij kijken naar de sector, in overleg gaan en ook even navraag doen bij die andere landen. Wij hebben natuurlijk medegebruik van windmolenparken en de visserij die er natuurlijk ook gebruik van mag maken. De vraag is of dat iets is waardoor wij andere regels hebben die dit dan wel of niet belemmeren en hoe andere landen dit georganiseerd hebben. Ik stel dus voor dat ik daarover bij u terugkom. Ik zou ook niet direct het antwoord hebben waarom het daar wel kan en bij ons niet. Dat zoeken we gewoon even uit.

Dan kom ik bij uw eerste vraag over de verschillende schepen en de containers. In principe zouden ze gewoon gecertificeerd moeten worden door de ILT, want anders zijn ze gewoon niet verzekerd. Zij moeten kunnen aantonen dat ze veilig zaken kunnen vervoeren met de middelen die zij hebben, dus zij moeten hoe dan ook door het certificeringsproces van de ILT. Dat zou de veiligheidsklep moeten zijn. De tweede veiligheidsklep is dat ze niet verzekerd zijn als dat niet gebeurt. Als u signalen heeft, hoor ik uiteraard graag of die gelden.

De voorzitter:

Het was meer in relatie tot specifieke routes. Ik neem aan dat deze veiligheidsklep voldoende is voor de certificering zelf, maar de vraag was bedoeld in het opzicht van bepaalde routes. Deze schepen hebben namelijk eerder last van groen water, dat boven de eilanden te vinden is.

Minister Visser:

Er wordt nog gezegd dat er nog een nader onderzoek loopt naar dat groene water. Wanneer is het onderzoek afgerond, is de vraag dan natuurlijk altijd. Er loopt een onderzoek dat een paar jaar gaat duren. U krijgt vast het resultaat als dat er is.

De voorzitter:

Dan dank ik de minister voor de beantwoording van de vragen in tweede termijn. Ik ga de toezeggingen oplezen. Dat zijn er nogal wat. Het zijn er tien. Dat is gul. Ik kan me dus niet voorstellen dat er nog moties komen, maar goed. De volgende toezeggingen zijn gedaan:

- Op korte termijn zal de minister de Kamer informeren over de uitkomsten van de gesprekken met de sector naar aanleiding van het juridisch advies over de aanpak van asbest op zeeschepen. Deze toezegging was gedaan aan de heer Geurts.
- De minister gaat in gesprek met de vissers die schade ondervinden aan hun netten in de Waddenzee, en ze zal kijken welke ruimte er is in de overeenkomst met MSC Zoe om de schade te vergoeden. De Kamer zal hier op korte termijn over worden geïnformeerd.
- De minister zal de Kamer na afstemming met haar collega van Defensie informeren over de zorgnorm bij de SAR-helikopters. Dat is toegezegd aan de heer Heerema.

Minister Visser:

Volgens mij had de heer Heerema een paar concrete vragen. Die zou ik overbrengen naar mijn collega. Ik refereerde zelf vooral aan de SAR-norm als van belang zijnde, maar de heer Heerema had een aantal hele specifieke vragen waarvan ik zei: die kan ik nu niet beantwoorden, omdat de aanbesteding door Defensie wordt gedaan. Die neem ik dus mee naar mijn collega.

De voorzitter:

Onder andere over het gewicht van de helikopter.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Ik had vijf vragen gesteld, dus ik verwacht gewoon een mooie uitgebreide brief van deze minister. Bedankt voor het doorgeleiden.

De voorzitter:

Er is ongetwijfeld meegeluisterd en anders is het na te luisteren. Ik ga verder met de toezeggingen.

- Voor de kerst ontvangt de Kamer de aanbiedingsbrief bij het NEN-onderzoek naar aanleiding van de motie-Alkaya. Daarin zal onder andere ingegaan worden op hoe wordt omgegaan met openstaande punten die uit het onderzoek komen. Dat is vanzelfsprekend een toezegging aan de heer Alkaya.
- De Kamer wordt er op korte termijn over geïnformeerd hoe bunkertoerisme zal worden voorkomen en welke opties er zijn wanneer België en Duitsland niet op korte termijn aan de Europese richtlijn voldoen. Dat is een algemene toezegging.
- De minister komt binnenkort terug op de uitkomsten van het onderzoek naar de Lange Jaap en zal de Kamer informeren over het vervolg. Dat is toegezegd aan De Groot, maar er waren ook andere Kamerleden, namelijk de heren Geurts en Heerema, die hier al vragen over hadden gesteld.
- De minister zal de Kamer een reactie sturen op het TNO-onderzoek over het certificeren van jachtradars. Dat was ook een toezegging aan De Groot.
- In de volgende verzamelbrief zal de Kamer geïnformeerd worden over de stand van zaken van de ligplaatsenproblematiek en de uitkomsten van de pilots. Die toezegging is gedaan aan de heer Geurts.
- In de volgende verzamelbrief zal de Kamer over de stand van zaken van de kosten van ontgassingsinstallaties worden geïnformeerd. Dat was een toezegging aan de heer Alkaya.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over regelgeving met betrekking tot doorvaarbaarheid van windmolenparken en de mogelijke verschillen in regelgeving van verschillende omliggende landen. Deze toezegging is gedaan aan de heer De Groot. De minister komt daarop terug.

Ik hoop dat ik niets vergeten ben. Er is een tweeminutendebat aangevraagd door de SGP, de heer Stoffer. Ik geef de minister nog het woord voor een nabrander. Mogelijk ben ik iets vergeten.

Minister Visser:

In aanvulling op de toezegging zoals die genoteerd is over het Besluit energie vervoer en de biobrandstoffen: ik heb aangegeven dat wij eerst kijken of wij onze collega's kunnen overtuigen. U had opgeschreven "op korte termijn", maar ik weet niet of dat allemaal op korte termijn kan. Mijn opmerking gaat dus over de door u gestelde

deadline, maar we komen zeker op dit onderwerp terug.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde van dit commissiedebat Maritiem gekomen. Ik dank de minister en de staf van de minister voor de beantwoording. Uiteraard bedank ik ook de Griffie voor het leiden en het organiseren van deze vergadering, en de collega's voor hun inbreng.

Sluiting 18.19 uur.