**31409 Voortgang van de implementatie van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025**

**nr. Lijst van vragen en antwoorden**

Vastgesteld *(wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn)*

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de **Voortgang van de implementatie van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025** (**31409**, nr. **121**).

De daarop door de minister gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

Voorzitter van de commissie,

 Van Dekken

 Adjunct-griffier van de commissie,

 Stijnen

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr | Vraag | Bijlage | Blz.(van) | t/m |
| 1 | Op welke wijze worden verduurzaming en vergroening van de scheepvaartsector buiten de binnenvaart ingezet, met name ten aanzien van de zeevaart? Welke acties lopen en welke staan in de planning? |  |  |   |
| 2 | Klopt het dat zich in de haven van Rotterdam congestieproblemen aandienen voor de binnenvaart? |  |  |   |
| 3 | Komt er aandacht voor maritieme economie bij het opstellen van de rijksgebiedsvisie IJsselmeergebied 2050 en is deze van dien aard dat buitendijkse ontwikkelingen mogelijk blijven? Komt er ook aandacht voor meekoppelkansen? |  |  |   |
| 4 | Hoe denkt u een gelijk speelveld te creëren voor maritiem toegepast en fundamenteel onderzoek in vergelijking met andere sectoren met een vergelijkbare maatschappelijke en economische impact, zoals de luchtvaart? |  |  |   |
| 5 | Hoe wordt uitvoering gegeven aan het samenhangend pakket aan maatregelen voor de maritieme maakindustrie? |  |  |   |
| 6 | Met welke extra budgetten wilt u de maatregelen uit het samenhangende pakket aan maatregelen voor de maritieme maakindustrie stimuleren en ondersteunen? |  |  |  |
| 7 | Bent u bereid om een gerichte strategie te formuleren om de sterke positie van de Nederlandse maritieme maakindustrie op het gebied van duurzaamheid maximaal inzetbaar te krijgen in de zeevaart? Past het stimuleren van de inzet van de maritieme maakindustrie in een beleid om de zeevaart schoner en klimaatvriendelijker te krijgen? |  |  |   |
| 8 | Kunt u aangeven welke concrete innovatieve aanknopingspunten er voor de maritieme sector liggen in de huidige Internationale Water Ambitie (IWA)? Hoe wilt u deze binnen de invulling van de IWA ondersteunen? Passen samenwerkingsprojecten op het vlak van schone binnenvaart (zoals CoVadem, coöperatieve vaardieptemetingen) en autonoom varen binnen dit kader? |  |  |   |
| 9 | Kunt u aangeven hoe het launching customership van zowel de Koninklijke Marine als de Rijksrederij concreet wordt ingevuld de komende jaren? |  |  |   |
| 10 | Kunt u een lijst maken van civiele schepen die de komende jaren aanbesteed gaan worden bij de Rijksrederij? Kunnen deze schepen actief ingezet worden in het kader van het “launching customership” binnen de Nederlandse maakindustrie? Gaat u met de maritieme maakindustrie om tafel om met haar te inventariseren welke innovatieve technologieën in deze schepen zouden kunnen worden opgenomen? |  |  |   |
| 11 | Hoe gaat u de “[vergroeningsagenda](http://maritimetechnology.nl/vergroeningsplan-nederlandse-maritieme-maakindustrie-en-binnenvaart/)”, die een sterk potentieel voor CO2-reductie in de Nederlandse goederenvervoerprestatie laat zien en die op 5 juli door de maritieme maakindustrie en de binnenvaart aan de Tweede Kamer is aangeboden, vertalen in beleid? Waar komt dit terug in het beleid? |  |  |   |
| 12 | Hoe gaat u verladers stimuleren de schoonste en per transportprestatie minst klimaatbelastende vervoersmodaliteit te kiezen? |  |  |  |
| 13 | Gaat u, met het oog op de maatschappelijke doelstellingen die bij de klimaatconferentie van Parijs ook aan Nederland zijn opgelegd ten aanzien van de uitstoot van CO2, extra beleid ontwikkelen, gelet op de CO2-uitstoot van de binnenvaart (ca 25 gram/ton-kilometer) ten opzichte van wegtransport (ca 55 tot 65 gram/ton-kilometer)? |  |  |   |
| 14 | Wat wordt de strategie en wat zijn de concrete maatregelen die u neemt voor een transitie van vervoer per weg naar vervoer per binnenschip? |  |  |   |
| 15 | Als lading die normaal over de weg wordt vervoerd, via het water wordt vervoerd, wat is hiervan dan het effect op de CO2-uitstoot en op de filelengte in het wegverkeer? Zijn hier gegevens over? Is onderzoek naar deze effecten niet wenselijk om een strategie te kunnen ontwikkelen voor optimalisering van de achterlandverbindingen? |  |  |   |
| 16 | Overweegt u, zoals door regeringen in andere landen wordt gedaan, om zichzelf concrete doelstellingen op te leggen ten aanzien van de “modal shift” naar vervoer over water, mede in het licht van het gegeven dat uitbreiding van de vervoerscapaciteit van het wegennet en het spoor nauwelijks meer mogelijk is? |  |  |   |
| 17 | Hoe beoordeelt u het internationale level playing field ten aanzien van het uitrollen van innovaties op het gebied van duurzaamheid en klimaat in de internationale scheepvaart? |  |  |   |
| 18 | Kent het buitenland regelingen die risicodragende innovaties op het gebied van duurzaamheid stimuleren? Als die regelingen er in het buitenland zijn, maar in Nederland ontbreken, in hoeverre wordt de Nederlandse maritieme maakindustrie hierdoor dan op achterstand gezet? |  |  |   |
| 19 | Wanneer moet het nieuwe scheepsregister geoptimaliseerd zijn? |  | 1 |   |
| 20 | Verwacht u dat ondanks de verlengde uitvoeringstermijn van de motie-Jacobi/Cegereik (Kamerstuk 31409, nr. 96) de resultaten van het onderzoek worden meegenomen in de begrotingsbehandeling van 2017? Worden door de verlengde uitvoeringstermijn geen kansen gemist? |  | 2 |   |
| 21 | In hoeverre richt de innovatie van het maritieme cluster zich op het terugdringen van CO2-uitstoot? Welke acties zijn ingezet en welke staan in de planning? |  | 2 |   |
| 22 | Heeft onderzoek naar milieucriminaliteit een plek binnen de Maritieme strategie?Wat is de staat van het onderzoek naar milieucriminaliteit binnen de zeevaart (onderzoeksproject Andante)? Hoe is het zicht op chemische bijmenging van stookolie? Welke voortgang is geboekt in internationaal overleg en welke acties staan nog in de planning? |  | 2 |   |
| 23 | Hoe gaat de Nederlandse maritieme sector profiteren van de topsector Water? Kunt u in uw antwoord concreet ingaan op de vragen hoe, hoeveel en waaruit? |  | 2 |   |
| 24 | Voor de topsector Water wordt aangegeven dat er in acht projecten ook onderdelen van de binnenvaart voorkomen. Hoe vertaalt dit zich terug naar de binnenvaart? Welke projecten zijn dit en wat wordt daarin verder verwacht? |  |  2 |   |
| 25 | In hoeverre worden de administratieve lasten veroorzaakt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) teruggedrongen? Vertaalt dit zich in lagere toezichtslasten voor het bedrijfsleven? Met welk percentage kunnen de toezichtslasten dalen? Wat zijn de streefcijfers en wanneer krijgt de Kamer dit teruggekoppeld? |  | 2 |   |
| 26 | Wat houdt de volgende zin in: "De keten van nautische dienstverlening wordt gemoderniseerd zodat de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens wordt versterkt"? |  | 2 |   |
| 27 | Wat wordt concreet bedoeld met het ondersteunen van het traject om de innovatieve nautische dienstverlening te stimuleren? Op welke obstakels in de wet- en regelgeving wordt hier gedoeld? |  | 5 |   |
| 28 | Wanneer verwacht u de nieuwe regelgeving omtrent de nieuwe loodsplicht? |  | 5 |   |
| 29 | In hoeverre verwacht u dat de Rijksrederij in de toekomst kan voldoen aan de EU-richtlijn ‘non-road mobile machinery’? Welke stappen zijn nodig om verdere absolute CO2-reductie te bewerkstelligen? |  | 6 |   |
| 30 | Hoeveel ton CO2 behelst de reductie van CO2-uitstoot van 8-10%? |  | 6 |   |
| 31 | Welke acties zijn ondernomen om een level playing field voor de Nederlandse zeehavens te garanderen in vergelijking met de zeehavens van onze buurlanden? |  | 7 |   |
| 32 | Hoe kunnen topinstituten als MARIN (Maritime Research Institute Netherlands) meer dan nu meedoen bij de topsector Water? |  | 7 |   |
| 33 | Worden de resultaten van de milieucontroles op zee op de zwavelnorm met de Kamer gedeeld? Zo ja, wanneer verwacht u deze resultaten? |  | 8 |   |
| 34 | Wanneer verwacht u een uitspraak inzake het beroep van Nederland tegen het besluit van de Europese Commissie over de vennootschapsbelastingplicht? |  | 8 |   |
| 35 | Hoe gaat KIWA haar dienstverlening concreet verbeteren? |  | 8 |   |
| 36 | Welke delen van het maritieme cluster zijn gevoelig voor de transitie naar een meer duurzame economie en uitfasering van fossiele brandstoffen? Welke (mogelijke) effecten zijn nu bekend ten aanzien van de werkgelegenheid? Welke acties worden ingezet om deze transitie in werkgelegenheid op te vangen? |  | 10 | 11  |
| 37 | Hoe verhoudt zich de internationale ambitie tot de volgende paragraaf: ‘De Internationale Zeebodemautoriteit (hierna: Autoriteit) is opgericht onder het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee (hierna: Zeerechtverdrag). Een aanvraag van een private onderneming voor exploratie wordt door de Autoriteit alleen in behandeling genomen indien zij vergezeld gaat van een verklaring waaruit blijkt dat de aanvraag wordt ondersteund door een staat die partij is bij het Zeerechtverdrag. Deze staat moet beschikken over nationale wetgeving aangaande diepzeemijnbouw. Voor het steunen van ondernemingen bij het vragen van toestemming bij de Autoriteit om delfstoffen te winnen uit de diepzeebodem is het niet noodzakelijk dat de wetgeving van kracht is, maar wel moet kunnen worden aangetoond dat wetgeving in voorbereiding is. Het voorbereidingstraject voor het eventuele Nederlandse wetgevingsproces is gestart, in de vorm van het toepassen van het Integraal Afwegingskader (IAK). Onderdeel hiervan is een zorgvuldige afweging over de nut en noodzaak van Nederlandse wetgeving.’? Waar slaat het woordje "eventuele" op? Is dit wetgevingstraject nu daadwerkelijk gestart? |  | 10 |   |
| 38 | Wanneer verwacht u de Kamer verder te kunnen informeren over een Europese aanpak omtrent een verbetering van de milieuprestaties van de binnenvaartvloot? |  | 13 |   |
| 39 | Klopt het dat ten aanzien van de mogelijkheden om de binnenvaart te verduurzamen alleen gekeken wordt naar mogelijkheden waarbij gebruikgemaakt wordt van bestaande technieken, ontwikkeld door de maritieme maakindustrie? |  | 13 |   |
| 40 | Klopt het dat ten aanzien van de mogelijkheden om de binnenvaart te verduurzamen niet wordt gekeken naar CO2-uitstoot? Op welke wijze wordt wel gewerkt aan het terugdringen van de CO2-uitstoot in de binnenvaart? |  | 13 |   |
| 41 | Wordt bij de innovatie gekeken naar de mogelijkheden van een elektromotor naast de grote hoofdmotor, aangezien niet altijd op vol vermogen wordt gevaren? |  | 13 |   |
| 42 | Wordt bij de innovatie gekeken naar mogelijkheden om de hoofdmotoren geschikt te maken voor liquid natural gas (lng)? |  | 13 |   |
| 43 | Wordt bij de innovatie gekeken naar mogelijke technieken die de weerstand en wrijving van schepen verminderen, zodat er minder CO2 uitgestoten wordt? |  | 13 |   |
| 44 | Klopt het dat technieken, gericht op hybride aandrijving en het verkleinen van de weerstand en wrijving, een CO2-besparing van circa 20% kunnen opleveren? Worden deze mogelijkheden in toekomstige innovatieplannen meegenomen? |  | 13 |   |
| 45 | Waaruit zal de financiële ondersteuning van investeringen bestaan? Welke criteria en welke maatregelen worden overwogen? |  | 13 |   |
| 46 | Waarom is het Europees Parlement gekomen met een extra norm voor fijnstof, wat een aanscherping betekent ten opzichte van de Amerikaanse EPA-norm Tier 4? Wat houdt deze aanscherping precies in? Wat betekent dit voor de motoren? Kunnen Europese schepen nu niet de Amerikaanse motoren aanschaffen? |  | 13 |   |
| 47 | Wordt er, vanuit het oogpunt dat banken nu het casco inclusief de motor financieren, terwijl een casco drie keer zo lang kan meegaan, gesproken met de banken over de wijze van financiering van binnenvaartschepen? |  | 13 |   |
| 48 | Wat zijn, zowel in praktisch opzicht als in financieel opzicht, de gevolgen voor de binnenvaart van de uitbreiding van het CDNI-verdrag (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart), waarin het wordt verboden om dampen uit lading te lozen? |  | 14 |   |
| 49 | Gaat u, met het oog op de golf aan motorvervangingen die voor 2020 wordt verwacht voor het installeren van een CCR2-motor voor de introductiedatum van de NRMM (non-road mobile machinery) Stage V. (de laatste gaat alleen gelden voor nieuwe motoren), onderzoeken of vrijwillige normen voor bestaande motoren mogelijk zijn, waarbij kwalificatie kan worden aangetoond met een certificaat en metingen in plaats van dwingend opgelegde normen voor bestaande motoren? | Samenvatting Rapport Inventarisatie milieuprestaties bestaande binnenvaart-vloot West-Europa | 1 | 2  |