

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brieven over vergaand geautomatiseerd varen (Smart Shipping) (Kamerstuk 31 409, nr. 272), de resultaten toezichtsactie varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 271), de wijziging bedieningsregime van de Haringvlietbrug teneinde de filedruk op dit deel van de A29 te verlagen (Kamerstuk 35 300 A, nr. 71), de herstelwerkzaamheden aan de stuw Linne (Kamerstuk 35 300 A, nr. 76), haar toezeggingen naar aanleiding van het Algemeen Overleg Maritiem inzake MSC Zoe en motie over afsluiten zuidelijke Waddenroute (Kamerstuk 29 684, nr. 200), de vlootvervanging onderzoek naar concept van multipurpose vessels (MPV) (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 87), de schade aan stuw in Linne door storm (Kamerstuk 35 300 A, nr. 75), haar reactie op de gewijzigde motie van het lid Schonis c.s. over een tijdelijk alternatief voor de Paddepoelsterbrug (Kamerstuk 35 300 A, nr. 78), het verlies van containers door containerschip OOCL Rauma (Kamerstuk 29 684, nr. 203), het onderzoeksrapport «Veiligheid van op afstand bediende bruggen» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (Kamerstuk 29 385, nr. 108), de MSC Zoe: onderzoek ecologische effecten (Kamerstuk 29 684, nr. 202), de wijzigingen van Aanhangsel I (Model voor het olie-afgifteboekje) behorende bij de Uitvoeringsregeling in Bijlage 2 bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname in de Rijn- en binnenvaart (Besluit CDNI 2018-II-4) ; Straatsburg, 13 december 2018 (Kamerstuk 30 952, nr. 357), de voortgang project Lichtenen Buitenhaven IJmuiden (Kamerstuk 35 300 A, nr. 85), het onderzoeksrapport «Olielekkage haven Rotterdam» aan van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (Kamerstuk 31 409, nr. 273), de ontwerp Havennota 2020–2030 (Kamerstuk 31 409, nr. 274), de aanpak verbetering vaarwegbeeld (Kamerstuk 29 668, nr. 52), de implementatie van het verbod op varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 275) en de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken en binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 276).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	0
PVV-fractie	0
CDA-fractie	0
D66-fractie	0
GroenLinks-fractie	0
SP-fractie	0
PvdA-fractie	0
ChristenUnie-fractie	0
Partij voor de Dieren-fractie	0
SGP-fractie	0

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de agenda-punten die geagendeerd staan bij het schriftelijk overleg Maritiem en Binnenvaart. Deze leden hebben hierover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van het schriftelijk overleg Binnenvaart en Maritiem van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat voor 14 mei 2020.

De leden van de D66-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de agenda rondom dit schriftelijk overleg. Deze leden hebben naar aanleiding van de agenda en de actualiteiten nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brieven en rapporten bij dit schriftelijk overleg en hebben hier vragen en opmerkingen over.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken. Deze leden hebben daarover een aantal vragen. Daarnaast willen zij, gelet op de actualiteit, ook vragen stellen over de gevolgen van de coronacrisis.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Minister over maritieme zaken en binnenvaart.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben een aantal vragen aan de Minister over een drietal onderwerpen: het varende ontgassen in Natura 2000-gebieden, de olieramp in Rotterdam met de Bow Jubail en het ongeval met fosfine.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorliggende brieven. Zij hebben nog enkele vragen over onder meer de gevolgen van de coronacrisis voor de binnenvaart, de positie van kleine binnenvaartschepen en de nieuwe Merwededebruggen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie zien met interesse uit naar verdere stappen als het gaat om geautomatiseerd varen. Deze leden vinden het juist dat het ministerie zowel de kansen verkent, als de technologische en juridische aspecten. Deze leden vragen de Minister de Kamer blijvend te informeren over de voortgang hiervan en horen graag welke zaken van belang zijn om Smart Shipping te kunnen realiseren.

De leden van de VVD-fractie nemen met interesse kennis van de toezicht-acties en resultaten met betrekking tot het varend ontgassen. Deze leden steunen de lijn van de Minister en achten het wijs om zo spoedig mogelijk milieuwinst te boeken, maar wel in balans met de sector, die voldoende mogelijkheden moet hebben om betaalbaar en op de juiste plek het ontgassen te laten verzorgen.

De leden van de VVD-fractie steunen wijzigingen in het bedieningsregime van bruggen om op gepaste tijden en op bepaalde locaties de voorkeur te geven aan wegverkeer in plaats van scheepvaart om zo de files op de weg te minderen. Deze leden vragen of er rekening gehouden wordt met de doorvaart om zo de binnenvaart als alternatief voor wegtransport niet te veel op achterstand te zetten.

De leden van de VVD-fractie komen bij een plenair debat terug op moties en maatregelen met betrekking tot de MSC Zoë en vaarroutes. Deze leden hechten waarde aan de rapportage van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) die uitsluitsel over de oorzaak kan geven. Wanneer kunnen deze leden dit rapport verwachten?

De leden van de VVD-fractie lezen de havennota en zien dat de energietransitie een grote uitdaging is voor de havens en de vaart. Deze leden wijzen er echter wel op dat de logistieke en industriële activiteiten vaak hun basis hebben liggen in grond- en brandstoffen. Deze leden constateren tevens dat de ambitie van bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam om fossielvrij te worden, zorgt voor spanningen en onzekerheid bij het bedrijfsleven in de haven. De terugverdientijd die nodig is om de transitie te maken moet wel geborgd zijn. Deelt de Minister deze mening? Deelt de Minister de mening dat het gaat om langetermijnzekerheid, dat bij de transitie een passend tempo hoort en dat dit niet van de ene op de andere dag gerealiseerd is?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de rijksoverheid kan doen om een goed investeringsklimaat in de havens te borgen, met name in Amsterdam waar de gemeente de enige aandeelhouder is. Deelt de Minister de mening dat er een investeringshorizon nodig is voor multinationals en mooie familiebedrijven om hun toekomst in de haven veilig te kunnen stellen? Hoe komt de Minister op voor de rijksbelangen in de havens? In welke mate vindt de Minister 100% eigendom van de gemeente Amsterdam over haar haven wenselijk en is een andere opzet niet denkbaar waarbij belangen wat evenwichtiger gewogen worden? Hoe blijven de havens concurrerend? Valt een aandelenbelang of verandering in de governance te overwegen om meer samenwerking en toekomstperspectief te kunnen bieden? Ziet de Minister in dat het Rijk een (inter)nationaal belang heeft in onze havens en hoe gaat zij dit bewaken en indien mogelijk versterken?

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de havenactiviteiten niet verder onder druk gezet worden door woningbouw. In welke mate wordt recht gedaan aan de investering in de nieuwe zeesluis in IJmuiden als woningbouw verder oprukt in het havengebied? Is en blijft er voldoende

ruimte voor havenbedrijven om hun activiteiten, die hinder met zich meebrengen, te kunnen blijven uitvoeren? Hoe wordt de nautische functie van de haven in Amsterdam geborgd?

De leden van de VVD-fractie vragen aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis in de binnenvaartsector. Hoe raakt de uitbraak van Covid-19 deze sector? Hoe blijft het in de sector werkbaar met alle eisen en voorwaarden? Hoe groot is de schade? Herkent de Minister de kosten van 120 miljoen euro per maand, die de sector via het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en BLN-Schuttevaer zelf aangeeft? Hoe zijn deze opgebouwd? Waar bestaat deze schade uit? Wat is het toekomstperspectief voor de particuliere schipper? Hoe liggen de marges op dit moment? Hoe passen de maatregelen binnen de steunpakketten van de overheid bij de binnenvaartsector? Is er meer of iets anders nodig? Is de tegemoetkoming ondernemers getroffen sectoren (TOGS-regeling) niet van toepassing voor goederenvervoer over water?

De leden van de VVD-fractie vragen in welke mate het mogelijk is om investeringen in marine- en kustwachtschepen naar voren te halen om zo de maritieme sector te ondersteunen ten tijde van de coronacrisis en de gevolgen daarvan. Is het mogelijk daarmee de liquiditeit van de maritieme bedrijven in de sector te versterken?

De leden van de VVD-fractie lezen de antwoorden van de Minister op de vragen van het lid Stoffer (SGP) over het signaal dat de nieuwe Merwedeburgen veel te laag dreigen te worden (d.d. 28 april 2020). Deze leden benadrukken dat een hoogte van 1,50 meter lager dan de huidige brug nadelig is voor containerbinnenvaart en wegverkeer. Is de Minister op de hoogte dat de containervaart in het beneden riviereengebied niet meer zal kunnen passeren met vijf en zes hoog gestapelde containers en dat daardoor de brug vaker per week open moet, waardoor dit op de A27 zal leiden tot stagnatie en onnodige files? De Minister geeft in haar beantwoording aan dat de definitieve besluitvorming voor de zomer zal plaatsvinden. Kan de Minister toezeggen dat zij de normen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in acht neemt en de nieuwe Merwedeburgen minimaal dezelfde doorvaarhoogte krijgen als de huidige brug om zo zowel scheepvaart als wegverkeer niet te hinderen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de bruine vloot door de coronacrisis ten onder dreigt te gaan. Deze leden vragen of herstart spoedig mogelijk is en of eventueel, zoals in andere sectoren, gewerkt kan worden met de uitgifte van vouchers.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister op de hoogte is van de aanhoudende problemen in de binnenvaartsector door de coronacrisis waardoor deze 120 miljoen euro schade per maand lijdt en of de Minister op de hoogte is dat het gemiddelde uurloon van een schipper in april 2020 is gezakt naar € 4.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister op de hoogte is van de zorgen over de duurzaamheidsgekte in de binnenvaart. Uit welk oogpunt is bedacht dat dit banen gaat opleveren? Gaat het hier om de werknemers aan boord bij de schepen of de toeleveranciers die de vergroeningsproducten verkopen? Wat de binnenvaartsector zelf betreft is verduurzaming geen oplossing om een baan te behouden. Dat zou alleen gelden voor de toeleveranciers.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister ervan op de hoogte is dat veel schippers en ondernemers in de binnenvaart wel de lasten, maar niet de lusten ervaren van de opgelegde duurzaamheidsregels. Helaas blijkt dat de voorgestelde subsidies nog steeds vooral gaan naar slechts een beperkt gedeelte van de binnenvaartvloot. Anderen kunnen er veel minder of geen gebruik van maken. Daarmee jaagt de Minister deze ondernemers gewoon hun faillissement in.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister het verzoek van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), de Particulier Transport Coöperatie (PTC) en Evofenedex om vrijstelling van ex. Artikel 13 Binnenvaartwet te krijgen gaat inwilligen. Het is bedoeld voor een specifieke groep van kleine binnenvaartschepen, waarbij het stuurhuis direct boven de motor of de schroef is gesitueerd, waardoor de schepen niet aan de geluidseis kunnen voldoen, zelfs niet met dure kunstgrepen. In specifieke gevallen, waar bij schepen die in bezit zijn van een certificaat nog eventueel een mogelijkheid bestaat gebruik te maken van de hardheidsclausule, is dat niet mogelijk voor schepen waarvan het certificaat niet aanwezig is, of waarvan het certificaat verlopen is. Voor deze schepen (binnen de Nederlandse grenzen functionerend) is vrijstelling verlenen de enige mogelijkheid om het bedrijf te kunnen voortzetten.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister zich extra wil inzetten voor zaken die door de coronacrisis extra zichtbaar zijn geworden. Zo is de fragiele situatie van de schippers, ten opzichte van hun opdrachtgevers, pijnlijk duidelijk geworden. Een meer transparante markt zou daarbij kunnen helpen. Ook zou de sector gebaat zijn bij meer plekken in Nederland waar schepen voor langere tijd met de juiste voorzieningen kunnen blijven. Deze leden horen dat er niet overal sprake is van een ruimhartiger ligplaatsenbeleid of soepele handhaving en ook dat de handhaving niet altijd proactief meedenkt over plaatsen waar schippers dan wel kunnen liggen. Ook vraagt de sector voor het bepleiten bij de CCR en/of het Europees Comité van de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) voor het herstellen van de crisishardheidsclausule.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister ervan op de hoogte is dat het goederenvervoersgedeelte van de binnenvaartsector niet in aanmerking komt voor de TOGS-regeling, omdat de toevoeging van vrachtvaart (SBI 50.401) niet op de actielijst is opgenomen. Kan de Minister daar actie op ondernemen?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen of er voldoende structurele handhaving is op het terrein van het varende ontgassen. Zolang dat niet geregeld is, zullen verladingsinstallaties wellicht geen noodzaak zien om gebruik te maken van een ontgassingsinstallatie. Deze leden vragen of de regio Rotterdam daarvoor als proeftuin gebruikt kan worden, aangezien in deze regio reeds sprake is van een verbod, vooruitlopend op het landelijke verbod.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ASV, Evofenedex en PTC een dringend beroep doen op de Minister om vrijstelling van de voorwaarden, zoals bedoeld in artikel 13 van de Binnenvaartwet, voor binnenvaartschepen met een Rijncertificaat die vóór 1976 zijn gebouwd. Hiervoor geldt dat per 1 januari 2020 in het stuurhuis een maximaal geluidsniveau van 70 dB(A) wordt geëist. Deze leden delen de visie van genoemde partijen dat die geluidseis technisch onhaalbaar is voor een specifieke groep van kleine binnenvaartschepen waarbij het stuurhuis direct boven

de motor of de schroef is gesitueerd. Deze schepen kunnen niet aan deze eis voldoen. Zij vragen of de Minister bereid is om gezamenlijk naar een redelijke oplossing te zoeken.

De leden van de CDA-fractie vragen, ten aanzien van het Mobiliteitsfonds en de binnenvaart, wat de huidige stand van zaken van de Green Deal Binnenvaart is. Ook vernemen zij graag de stand van zaken van het aangekondigde onderzoek naar een vergroeningsfonds. Deze leden wijzen specifiek naar het beoogde stikstofbeleid, omdat melding wordt gemaakt van een subsidieregeling die wordt opgesteld in het kader van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Kan aangegeven worden wanneer die subsidieregeling aan de Kamer wordt voorgelegd? Deze leden vragen tevens of er een rol is weggelegd voor Invest-NL in het kader van het vergroenen van de binnenvaartsector, omdat daarmee immers ook de werkgelegenheid en toekomstige besparingen voor de binnenvaartsector dichterbij gehaald kunnen worden.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de ASV op de beantwoording van Kamervragen betreffende het zogenaamde fosfine-incident. Het betreft de beantwoording van de Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat een schippersechtbaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading en Kamervragen van lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht «In levensgevaar door ladinggas», die beide ontvangen zijn op 27 april 2020. Deze leden vragen of de Minister in contact wil treden met de ASV, zodra het onderzoek dat gedaan wordt naar het ongeval door het Openbaar Ministerie (OM) is afgerond. Tevens vragen zij of de resultaten van dat overleg aan de Kamer gemeld kunnen worden.

De leden van de CDA-fractie wijzen op de brief van Nederland Maritiem Land van 29 april jl., mede namens verschillende maritieme instanties, inzake het herstelplan voor de maritieme sector. In die brief wijzen deze instanties erop dat net als de luchtvaart de Nederlandse maritieme sector een cruciale rol heeft in de logistieke keten en dat het essentieel is dat levensvatbare bedrijven in de maritieme sector, ondanks de huidige crisis, overeind blijven. Deze leden vragen of een reactie gegeven kan worden op ten minste de vier kernpunten van het aangeboden herstelplan.

De leden van de CDA-fractie vragen of de effecten van de coronacrisis op de binnenvaartsector wel voldoende in beeld zijn, nu duidelijk is dat de coronacrisis de binnenvaart 120 miljoen euro per maand kost. Deze leden wijzen erop dat deskundigen een terugval van circa 40% voor het goederenvervoer en 100% voor de passagiersvaart verwachten, waardoor de schade circa 117 miljoen euro per maand kan zijn. Deze leden vragen of de Tijdelijke overbruggingsregeling zelfstandig ondernemers (Tozo-regeling) uitgaat van een vast adres en of dat dat ook voor de binnenvaart geldt. Klopt het dat een schipper die in Frankrijk al maanden zonder inkomen is, omdat de vaarwegen afgesloten zijn vanwege COVID-19 geen Tozo-uitkering krijgt, omdat hij een briefadres heeft en geen vast adres? Deze leden waarderen de genomen coulanceregeling ten aanzien van verlopen certificaten, bewijzen en examens.

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de bruine vloot in veel andere landen gesubsidieerd of gefinancierd wordt met publieke middelen, terwijl in ons land het privaat eigendom is en via ondernemerschap in de vaart wordt gehouden. Deze leden menen echter dat onder de huidige omstandigheden dat niet of nauwelijks voor lange(re) tijd mogelijk is en dat daarmee het behoud van dit erfgoed ook in gevaar komt. Graag vernemen zij of de Minister een stilligregeling (voor passagiersvaart) overweegt, zoals deze er bijvoorbeeld ook is voor de visserij. Deze

leden wijzen erop dat tegen dit decor sommige schippers uit de binnenvaart nog iets proberen te redden met plannen om na 1 juni 2020 met sterk gereduceerde aantallen aan boord dagtochten te organiseren (met inachtneming van de anderhalvemeterafstandregels). Er zijn protocollen opgesteld om aan boord de kans op besmetting te verkleinen. De goedkeuring van de protocollen ligt nu bij de veiligheidsregio's dan wel de gemeenten. Het probleem is echter dat een schip zich verplaatst en te maken krijgt met verschillende veiligheidsregio's en gemeenten. Deze leden zien dat dit proces te veel administratieve lasten met zich meebrengt en te veel onzekerheid geeft. Daarom vragen deze leden de Minister om hier regie te nemen, zodat er «één loket» komt, of om de veiligheidsregio's te bewegen om met een eensluidend oordeel te komen over de protocollen, de goedkeuring ervan, de vergunningverlening en de handhaving.

De leden van de CDA-fractie steunen de inzet van de Minister en de havenbeheerders om toe te groeien naar een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven waarbij vijf havens van nationale belang zijn aangemerkt.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de verschillende havens op verschillende manieren bestuurd worden. Zo is de haven van Amsterdam 100% in eigendom van de gemeente Amsterdam. Graag vernemen deze leden of deze constructie voldoende mogelijkheid biedt om het nationale belang goed te borgen, of dat hier een andere constructie voor nodig is.

De leden van de CDA-fractie vragen of de vijf belangrijke zeehavens voldoende opgewassen zijn tegen de gevolgen van de coronacrisis. Graag vernemen zij of deze havens extra steun van het Rijk nodig hebben om financieel gezond de toekomst tegemoet te gaan.

De leden van de CDA-fractie zien dat China steeds meer positie inneemt in de Europese logistieke ketens en goederenstroom. Zo investeert China miljarden in de havens van Piraeus in Griekenland, Triëst en Genua in Italië en het Sloveense Koper, waardoor deze havens meer grote containerschepen uit Azië kunnen afhandelen. China is Rotterdam inmiddels gepasseerd als grootste haven en neemt nu ook op deze wijze positie in Europa, waardoor het zeer waarschijnlijk is dat de goederenstromen verlegd worden ten koste van de Nederlandse nationale havens. Graag vernemen deze leden wat voor effect de Minister verwacht van de ingenomen positie van China en wat zij verwacht dat dit voor effect gaat hebben op de handelsstroom en op de positie van de vijf Nederlandse nationale havens. Waar verwacht de Minister dat China over 10 jaar staat en hoe is dit meegenomen in de Nederlandse havenstrategie?

De leden van de CDA-fractie lezen dat er gesprekken zijn geweest met belanghebbende over Kornwerderzand en een mogelijke tolwet. Deze leden begrijpen dat een privaatrechtelijke oplossing veel tijd kost, waardoor de oplossing van de sluis verder weg komt te liggen. Kan de Minister aangeven wat het effect van een privaatrechtelijke oplossing is op het tijdspad?

De leden van de CDA-fractie lazen dat slechts twee op de vijf containerschepen zonder op- of aanmerking door de controles van de haven Rotterdam komen. Deze leden vinden het zorgelijk dat deze belangrijke resultaten van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet met de Kamer zijn gedeeld. Deze leden vernemen graag welke maatregelen de Minister heeft genomen na deze constatering van de ILT om ervoor te zorgen dat de containerschepen in de toekomst beter geladen worden.

D66-fractie

De gevolgen van de coronacrisis voor de maritieme sector

De leden van de D66-fractie hebben de afgelopen periode met lede ogen aangezien hoe hard alle sectoren van de Nederlandse economie zijn geraakt door de coronacrisis. De maritieme sector is hier helaas geen uitzondering op. Omdat maritiem Nederland bij uitstek te maken krijgt met de gevolgen van hoe andere landen omgaan met het al dan niet openstellen van grenzen, kan het zo maar zijn dat juist deze sector de gevolgen van deze crisis voor een langere periode gaat ondervinden. Dit terwijl hij een belangrijke rol speelt in het herstel van de wereldwijde en Nederlandse economie, omdat de sector onze internationale handelspositie faciliteert en een vitale functie vervult in het vervoer van goederen. Het verduurzamen van deze sector levert een significante bijdrage aan het versterken van onze internationale infrastructuur. Bovendien zijn deze leden van mening dat het helpt om de volgende crisis, namelijk de klimaatcrisis, te voorkomen. Om deze redenen zijn deze leden van mening dat een economisch herstelplan nodig is voor deze sector. De Minister geeft in de brief over de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken en binnenvaart (Kamerstuk 2020Z08263) aan dat zij met de maritieme sector in gesprek gaat over een dergelijk economisch herstelplan. Kan de Minister toelichten wat haar visie is over een mogelijk herstelplan? Is de Minister het met deze leden eens dat een verdere verduurzaming van deze sector een onlosmakelijk onderdeel moet vormen van een herstelplan voor de maritieme sector? Op welke wijze gaat de Minister het verduurzamen deel uit laten maken van een toekomstig herstelplan? Maakt een anticyclische aanbesteding vanuit de overheid, bijvoorbeeld door versneld orders te plaatsen voor de Rijksrederij, deel uit van het herstelplan dat de Minister voor zich ziet? Zo ja, aan welke aanbestedingen denkt de Minister? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bovendien van plan om de maatregelen uit het generieke noodpakket voor alle Nederlandse bedrijven dat nu in het leven is geroepen uit te breiden en/of te verlengen voor de maritieme sector? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie merken, los van een herstelplan, op dat de binnenvaartsector kampt met financiële problemen door de coronacrisis, omdat deze tussen wal en schip dreigt te vallen met de TOGS-regeling en de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW-regeling). De NOW-regeling blijkt voor gezinsbedrijven niet van toepassing, omdat zij meestal geen vast personeel in dienst hebben. Ook de TOGS-regeling is vaak niet toepasbaar, omdat de problemen niet direct, maar indirect als gevolg van vraaguitval voortvloeien uit de coronamaatregelen. Alhoewel de sector steun ontvangt door de opschorting van rente en aflossing op de scheepshypotheek en de Kleine Kredieten Corona garantierегeling (KKC), worden de liquiditeitsproblemen hiermee grotendeels doorgeschoven naar de toekomst. Een toekomst die door de voortdurende crisis toch al onzeker is. Hoe kijkt de Minister aan tegen deze problemen? Is zij voornemens een noodfonds voor de maritieme sector op te zetten? Of wordt onderzoek of de TOGS- of NOW-regeling met terugwerkende kracht verbreed kan worden om de gevolgen voor de maritieme sector zoveel mogelijk te verzachten? Bovenal vinden deze leden het van groot belang dat in een economisch herstelplan aandacht wordt besteed aan de vergroening van de sector. Met het sluiten van een Green Deal is het startschot voor deze vergroening al gegeven. Deze leden vinden echter dat de coronacrisis geen reden mag zijn voor een vertraging van de ambities van de Green Deal. Het geven van economische steun in deze crisis moet wat deze

leden betreft juist worden aangegrepen om een impuls te geven aan de vergroening van de sector. Deelt de Minister deze mening? Zo ja, welke stappen worden gezet om de vergroening van de sector een essentieel onderdeel te laten zijn van een eventueel herstelplan? Maakt een innovatief groeifonds deel uit van dit plan? Zo ja, hoe wordt dit gebruikt voor de vergroening van de sector?

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over een aantal ontwikkelingen die wereldwijd plaatsvinden, omdat zij groen herstel belangrijk vinden. Deze leden waren bijvoorbeeld ontsteld te vernemen dat het FuelEU Maritime initiatief, onderdeel van de Europese Green Deal, is uitgesteld door de coronacrisis. Is de Minister op de hoogte van dit uitstel? Zo ja, deelt de Minister de mening dat dit uitstel onwenselijk is? Welke stappen is de Minister voornemens te zetten om te zorgen dat een dergelijk uitstel niet ten koste gaat van de vergroening van de sector en het behalen van de doelstellingen in de Green Deal? Deelt de Minister de mening van deze leden dat, zeker gezien de snel dalende olieprijs, meer inzet nodig is om ervoor te zorgen dat vergroening financieel aantrekkelijker blijft dan blijven varen op fossiele brandstoffen? Zo ja, wat gaat de Minister dan ondernemen? Zo nee, hoe denkt de Minister dan de doelstellingen voor 2030 uit het Klimaatakkoord te kunnen bereiken?

Vastzittende zeevarenden

De leden van de D66-fractie willen hun ernstige zorgen uiten over de behandeling van mensen die werkzaam zijn in de maritieme sector tijdens de coronacrisis. Deze leden hebben vernomen dat door de coronamaatregelen wereldwijd tienduizenden zeevarenden al maanden vastzitten, waaronder ook veel bemanning op schepen die varen onder de Nederlandse vlag. Hetzelfde probleem komt ook voor bij de binnenvaart. Deze situatie is voor veel bemanningsleden uitzichtloos en eist een grote tol op hun mentale en fysieke gezondheid. Is de Minister op de hoogte van dit probleem? Wat is zij van plan hieraan te doen? Zet zij zich in ieder geval in voor een snelle repatriëring van Nederlandse zeevarenden en voor bemanning van schepen die varen onder de Nederlandse vlag? Welke stappen heeft zij al ondernomen voor deze bemanningsleden?

Stop op examens en beroepsopleidingen voor de sector

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat door de coronacrisis moeilijkheden zijn ontstaan voor het behalen van een vaarbewijs bij de maritieme beroepsopleidingen. Is de Minister op de hoogte van dit probleem? Kan zij een indicatie geven van hoeveel examenkandidaten het betreft? Kan de Minister aangeven wanneer de examens voor vaarbewijzen en maritieme beroepsopleidingen weer worden opgestart? Gelden voor deze examens en opleidingen dezelfde richtlijnen als voor middelbare scholen? Welke stappen heeft de Minister gezet om problemen rondom studievertraging bij maritieme beroepsopleidingen te beperken?

Vergroening van de maritieme- en binnenvaartsector

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat, gezien de omstandigheden rondom de coronacrisis, het van groot belang is dat nu wordt geïnvesteerd in vergroening van maritieme sector. Dit betekent volgens deze leden dat stappen moeten worden genomen richting emissieloos varen. Deze leden waren daarom verheugd te vernemen dat de Minister op dit moment toewerkt naar de afschaffing van de energiebelasting op walstroom. Kan de Minister toelichten wat het beoogde tijdpad is van deze afschaffing? Ziet de Minister hier ook een mogelijkheid tot flexibilite-

sering van de regeling Opslag Duurzame Energie (ODE-regeling) voor walstroom? Zo nee, waarom niet? Maakt de flexibilisering van de SDE+-regeling ook deel uit van de subsidiestromen waarvan de Minister op dit moment de werking aan het invullen is? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister de subsidieplannen voor verduurzaming in de maritieme sector nader toelichten? Maakt een verlenging van de subsidieregeling Demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport) hier deel van uit en zo nee, waarom niet? Kan de Minister tevens aan de hand van een doorrekening aangeven hoeveel reductie aan uitstoot van CO₂ (in megaton per jaar) met al deze maatregelen tezamen bereikt kan worden?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat de belasting op brandstoffen extra prioriteit zou moeten krijgen, nu door de coronacrisis de olieprijsen zo laag zijn? Zo ja, is zij voornemens extra druk uit te oefenen om het invoeren van een dergelijke belasting versneld op de agenda van de International Maritime Organization (IMO) te plaatsen? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister aangeven wat het tijdspad is van een dergelijke belasting? Welke stappen wenst zij op de korte termijn te nemen om ervoor te zorgen dat de dalende olieprijsen geen negatief effect hebben op de vergroening van de sector?

Stikstofproblematiek en de maritieme- en binnenvaartsector (Kamerstuk 31 409, nr. 260)

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij uiteenzet welke stappen zij heeft gezet om de stikstofbijdrage van de maritieme- en binnenvaartsector te verminderen. Deze leden zijn, zoals eerder genoemd, verheugd te vernemen dat de Minister stappen heeft genomen om reductie van de stikstofemissies te bereiken door de inzet van walstroom en schonere motoren te stimuleren. Deze leden zijn echter benieuwd in hoeverre ook andere beleidsopties rondom stikstofreductie, zoals efficiëntieslagen in de routing van schepen, zijn meegenomen in de beleidsplannen. Kan de Minister toelichten hoe zij invulling heeft gegeven aan de hierover aangenomen motie van het lid Postma c.s. over maatregelen om de stikstofdepositie door zeescheepvaart te verminderen (Kamerstuk 31 409, nr. 260)? Kan de Minister bovendien toelichten welke middelen op dit moment specifiek voor de maritieme sector zijn uitgetrokken voor oplossingen van het stikstofprobleem en uit welke budgetten deze middelen komen?

Ontwerp Havennota 2020 – 2030 (Kamerstuk 31 409, nr. 274)

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de Ontwerp Havennota. Deze leden delen de visie van de Havennota dat de Nederlandse havens van groot belang zijn voor de handelspositie van Nederland en de werkgelegenheid. Deze leden zijn bovendien verheugd te vernemen dat de Havennota de meerwaarde van coördinatie tussen de verschillende havens van nationaal belang erkent. Deze leden hebben echter nog een aantal vragen die zij de Minister willen voorleggen. Allereerst zouden deze leden de Minister willen vragen om een reflectie op wat volgens haar de aanbodprofielen van de verschillende havens zouden moeten zijn op het gebied van alternatieve brandstoffen en hoe dit terug moet komen in de Havennota. Deelt de Minister de mening dat simpelweg alle brandstoffen op alle havens aanbieden niet effectief is met betrekking tot het meeste rendement halen uit de investeringen die gedaan worden? Hoe kan een mix in aanbod volgens de Minister het best worden ingezet om een transitie in de sector te faciliteren? De Havennota stipt een aantal kansen voor alternatieve brandstoffen aan voor de verduurzaming van de sector. Hiervoor worden

onder andere lng, biomassa en biobrandstof genoemd, alsmede groene waterstof. Kan de Minister aangeven of, en zo ja, welke prioritering hierin wordt toegepast? Hoe wordt het duurzaamheidskader biomassa meegenomen in deze prioritering? Gezien het feit dat lng een fossiele brandstof is, erkent de Minister dat het een transitiebrandstof zou moeten zijn? Hoe komt de tijdelijkheid van de inzet van lng in de Havennota tot uitdrukking? Met betrekking tot het gebruik van Carbon Capture Storage (CCS) wordt aangegeven dat subsidies hiervoor begrensd zullen worden, zodat deze niet ten koste gaan van andere duurzaamheidstechnieken. Kan de Minister aangeven tot welk percentage de subsidies worden begrensd? Kan de Minister bovendien toelichten of subsidies worden vermindert, wanneer het perspectief op andere duurzame technieken groter is? Gaat de Minister zoveel mogelijk op hergebruik van CO₂ sturen en zo ja, hoe is zij voornemens dit te doen? Zo nee, kan zij toelichten waarom niet? Ten slotte wordt in de duurzaamheidsinzet ook gesproken over het invoeren van een CO₂-heffing in samenhang met het European Union Emissions Trading System (ETS), waarbij de opgehaalde middelen worden ingezet voor vergroening. Kan de Minister deze inzet in de Havennota concreter uitwerken? Hoe ziet de Minister de invoering van een dergelijke CO₂-heffing voor zich in de context van de Nederlandse havens?

Varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 271 en document 2020Z07763)

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij aangeeft het verbod op varend ontgassen te gaan implementeren. Deze leden zijn verheugd te vernemen dat de Minister stappen zet om aan deze schadelijke situaties een halt toe te roepen, maar willen de Minister nog enkele vragen stellen met betrekking tot de implementatie van het verbod. Kan de Minister bijvoorbeeld aangeven wat de introductie van het verbod doet met de provinciale verboden die aan het nationale verbod vooraf zijn gegaan? Welke rol krijgen de provincies in de implementatie van het landelijk verbod? Krijgen de provincies ook een rol bij het toezicht en de handhaving? In hoeverre is hierover overleg gevoerd met de betreffende provincies?

De leden van de D66-fractie zijn ook benieuwd of de Minister met de aankondiging van implementatie al stappen heeft ondernomen om ervoor te zorgen dat over zes maanden de realisatie van ontgassingsinstallaties een aanvang heeft genomen. Dit omdat alleen het beschikbaar zijn van voldoende alternatieven voor varend ontgassen de implementatie van het verbod tot een succes kan maken. De Minister geeft aan dat de deelnemers van de taskforce verder zullen gaan met het realiseren van deze ontgassingsinfrastructuur, maar wat is hiervan het tijdpad? Hoeveel geld is de Minister voornemens te besteden aan de bekostiging hiervan en wordt op enige manier nog gekeken naar hoe deze kosten verhaald kunnen worden, zodat uiteindelijk de vervuiler betaalt? Ten slotte geeft de Minister nog aan dat het toezicht en de afstemming van de handhaving gestructureerde samenwerking van alle toezichthouders in de keten vergt. Deze leden zijn van mening dat zonder structurele handhaving, het verbod niets uithaalt. Zolang niet gehandhaafd wordt, is investeren in een ontgassingsinstallatie immers risicovol. Deze leden vinden het daarom belangrijk dat de Minister met haar verbod ook inzet op handhaving ervan. Welke middelen heeft de Minister hiervoor beschikbaar gesteld? Hoe kijkt de Minister aan tegen het idee om steden, zoals bijvoorbeeld Rotterdam, proeftuin te laten worden voor de handhaving, zoals de gemeente zelf voorstelde in haar brief? Waarom staat de Minister hier wel of niet voor open?

De leden van de D66-fractie zijn kritisch over het beperkt aantal stappen die worden gezet door de Minister om een volgende ramp zoals met de MS Zoë en OOCL Rauma, in een kwetsbaar gebied als de Waddenzee, te voorkomen. In haar voortgangsbrief geeft de Minister aan dat zij de resultaten van een serie onderzoeken afwacht alvorens vervolgacties worden besproken met haar Duitse collega. Alhoewel deze leden het nut van deze onderzoeken erkennen, zouden zij graag zien dat de Minister het voorzorgsbeginsel toepast in een zo belangrijk en kwetsbaar ecologisch gebied als de Waddenzee. Deze oproep tot het toepassen van het voorzorgsbeginsel is vanmorgen alleen maar sterker en urgenter geworden door de bevestiging dat schepen weinig tot niets hebben geleerd van de MSC Zoë ramp. Dat 42 van de 69 schepen die gecontroleerd worden in gebreke blijken, betekent dat het met de afwachterende houding van de Minister een kwestie van wachten is tot de volgende ramp plaatsvindt. In de brief over de rapportage over de toezichtactie sjourneren op containerzeeschepen (documentnummer 2020Z08644), die de Minister vanochtend een kleine twee en half uur, voordat de inbreng vanuit de Tweede Kamerfracties geleverd moest worden stuurde, schrijft de Minister dat uit het onderzoek van de ILT geen antwoorden kunnen worden afgeleid waarom de MSC Zoë ramp gebeurde. Deze leden menen echter dat de aard van het Waddengebied (een kwetsbaar natuurgebied) voor de Minister voldoende aanleiding zou moeten zijn om met de constatering van de ILT tot meer daadkracht op dit thema te komen. Kan de Minister toelichten of zij bereid is haar afwachterende koers hiertoe te wijzigen? Kan de Minister bovendien toelichten waarom WOB-verzoeken van de pers nodig waren om deze informatie naar de Kamer te krijgen, terwijl ze een cruciaal onderdeel vormen van de afweging om de route bij slecht weer te sluiten?

De leden van de D66-fractie vragen hoe de Minister invulling heeft gegeven aan het onderdeel van de aangenomen motie Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 31 409, nr. 269), waarin de Minister wordt verzocht om naast deze onderzoeken ook te bezien of zij bij wijze van een noodmaatregel grote containerschepen kan verbieden de noordelijke route te bevaren met noodweer. Hoe heeft de Minister invulling gegeven aan dit onderdeel van de motie? Heeft zij hierover al een overleg met haar Duitse collega gevoerd? Is in dit overleg ook ter sprake gekomen of Duitsland bereid is om bij noodweer een vaarverbod over deze route in te stellen? Kan de Minister toelichten waarom zij ervoor kiest om af te wachten tot een serie onderzoeken klaar zijn, terwijl het risico dat een ramp weer voorkomt met noodweer groot is? Dit is recentelijk weer bewezen door het ongeval met de OOCL Rauma. Bovendien zijn deze leden benieuwd wat de vervolgstappen zijn waar de Minister het over heeft indien deze onderzoeken aantonen dat een groot risico op herhaling en een verstoring van ecosystemen bestaat. Gaat de Minister zich alleen op een langdurige IMO-procedure verlaten, om de vaarroute voor dit grote type containerschepen te sluiten bij slecht weer? Of is de Minister ook bereid alle internationaalrechtelijke mogelijkheden te gebruiken om deze vaarroute te sluiten op een kortere termijn? Op welke wijze werkt zij hierover samen met Duitsland?

De leden van de D66-fractie willen, zoals eerdergenoemd, een daadkrachtiger optreden zien van de Minister om zo'n belangrijk ecologisch gebied voor Nederland te beschermen. Zij vragen de Minister daarom of zij bereid is om deze vaarroute bij storm voor grote containerschepen als de MSC Zoë alsnog te sluiten. Mocht zij hiertoe niet bereid zijn, vragen deze leden in geval de waarschuwing uit te breiden naar kleinere schepen zoals

de OOCL Rauma, aangezien deze ramp bewees dat de huidige waarschuwing niet voldoende toereikend was.

Reactie op de gewijzigde motie van het lid Schonis c.s. over een tijdelijk alternatief voor de Paddepoelsterbrug (Kamerstuk 35 300 A, nr. 78)

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de reactie van de Minister op de gewijzigde motie van het lid Schonis over een tijdelijk alternatief voor de Paddepoelsterbrug (Kamerstuk 35 300, nr. 78). Alhoewel deze leden verheugd zijn te vernemen dat de Minister aan de slag is gegaan met het werken aan een alternatief voor inwoners die hiervan afhankelijk zijn, vragen deze leden waarom het twee jaar moet duren voor het tijdelijke alternatief gerealiseerd gaat worden. Bovendien vragen deze leden waarom het om slechts een tijdelijk alternatief gaat. Deze leden vragen de Minister hoe de procedure volgens de Minister eruit ziet voor de permanente oplossing. Wat is daarbij het tijdspad? Hoe zorgt de Minister er in haar plannen voor dat de hinder door het wegvallen van de Paddepoelsterbrug voor de inwoners van Groningen zoveel mogelijk wordt beperkt?

Binnenvaart en laag water

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de verandering van het klimaat en de bevaarbaarheid van de Nederlandse rivieren en hoofdvaarwegen hierdoor. Aangezien verdroging zich de afgelopen jaren als een structureel probleem heeft bewezen, zijn deze leden benieuwd welk beleid op dit moment gevoerd wordt door de Minister om de bevaarbaarheid nu, maar ook in de toekomst te garanderen? In de Havennota wordt benadrukt dat klimaatadaptatie zal moeten worden meegenomen bij de aanleg, het beheer en de renovatie van natte en droge infrastructuur. Kan de Minister toelichten hoe dit wordt meegenomen in de cyclus van het Meerjaren Programma Infrastructuur en Ruimte (MIRT)? Is de Minister het ermee eens dat bij de prioritering van vaarwegprojecten ook uitdrukkelijk naar de bevaarbaarheid in perioden van langdurige droogte moet worden gekeken? Wordt daarbij ook ingezet op het vergroten van de diversiteit van de binnenvaartvloot, bijvoorbeeld door het stimuleren van de inzet van kleinere binnenvaartschepen?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat na de rampen met de MSC Zoë en OOCL Rauma tal van processen in gang zijn gezet die hopelijk op termijn leiden tot een veiligere containervaart. Veel van de onderzoeken en processen zijn nog niet afgerond of niet klaar om over te rapporteren. Dat is jammer, maar deze leden hopen in het najaar hier nog een goed debat over te kunnen voeren met de Minister. De uitkomst hiervan moet wel leiden tot een veiligere vaart en betere bescherming van onze natuur op zee en aan de kust. Deze leden zien graag meer mogelijkheden tot een meer dwingende sturing van het scheepvaartverkeer langs onze kust. Op dit moment kan de kustwacht een dringende aanwijzing geven, maar wat deze leden betreft moet dat dwingender. Welke stappen worden nu concreet samen met Duitsland gezet om de vaarroute te kunnen afsluiten? Welke contacten heeft de Minister gehad met verschillende spelers om dit voor elkaar te krijgen? De keuze voor de noordelijke of zuidelijke vaarroutes kan nu nog teveel een risicoschatting van de schipper zijn, beïnvloed door commerciële belangen. Deze leden achten het maatschappelijk belang hier veel groter en dat moet zich uiten in de afspraken en regels. Als Particularlyly Sensitive Sea Area (PSSA) is de Waddenzee zelf goed beschermd, maar risico's op de Noordzee zijn ook risico's voor het wad. Dat vaarroutes of de beschermingsstatus van een

gebied niet van de één op de andere dag is te wijzigen, is duidelijk. Maar zet de Minister zich er voor in om ook de vaarroutes te betrekken bij de PSSA? Want toen de PSSA voor de Waddenzee werd ingesteld was er natuurlijk veel minder containerscheepvaart. Een evaluatie op basis van de huidige milieurisico is dan ook op zijn plaats. Deze leden willen de Minister vragen om zich binnen IMO in te zetten voor een vijfjaarlijkse risicoanalyse van PSSA's op basis van ontwikkelingen in milieurisico's om te kijken of aanscherping nodig is. Deze leden zijn benieuwd of inmiddels meer duidelijk is over de concrete oorzaak van het containerverlies. Was er sprake van grondcontact en was dit (mede) de oorzaak? Is dit aanleiding om bij slecht weer een geringere maximale diepgang te eisen? Is diepgang in dat geval niet een belangrijker criterium dan de lengte of totale massa van een schip?

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen op de mogelijkheid die is geschetst bij het rondetafelgesprek met de commissie¹ op 12 maart 2020, om de Wet maritieme ongevallen aan te passen, met extra mogelijkheden om preventief op te treden. Kan de Minister hier inhoudelijk op in gaan? Wat zijn de mogelijkheden? Wat zijn voorbeelden van andere landen? Welke extra mogelijkheden kan dit bieden? De resultaten van de bolletjeszuiger op Schiermonnikoog zijn bemoedigend. Maar hoe worden de delen van het strand en de duinen schoongemaakt waar de bolletjeszuiger niet werkt? Is de Minister bereid om vrijwilligersorganisaties te ondersteunen om de schoonmaakacties voor te zetten? En hoe staat het met de andere stranden?

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren de trage vorderingen als het aankomt op de afhandeling van de schade en de verantwoordelijkheid van Rederij MSC. Er wordt hier nu al bijna anderhalf jaar over gesproken en nog lijken we niet verder dan: «[...] er bestaat uitzicht op het bereiken van een overeenkomst». Zelfs dan kennelijk niet meer dan voor «[...] een aanzienlijk deel van de kosten». Deze leden willen er nogmaals op aandringen dat MSC aansprakelijk wordt gesteld voor alle geleden schades en kosten van overheden en particulieren, inclusief alle onontdekte schades, ecologische schades, de kosten van maatregelen om dat te mitigeren en de onderzoeken hiernaar. Rederijen die bewust dergelijke risico's nemen, moeten voelen wat de prijs hiervan kan zijn. Waar staat de uitvoer van de motie Kröger over het instellen van een schadefonds (Kamerstuk 31 409, nr. 259) nu? En aangezien het afwickelen van dit soort schadeclaims bijzonder veel tijd kost: is het mogelijk om in de toekomst de schade die voortkomt uit dit soort rampen ook onder te brengen bij het calamiteitenfonds van Rijkswaterstaat?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat over enkele weken het varend ontgassen van schepen echt niet meer mag. Doel is uiteraard het beschermen van milieu en mensen, zowel omwonenden als scheepslui. Dan blijft het wrang, dat er op een aantal plekken nog wel naar de open lucht mag worden ontgast als het schip ligt afgemeerd. Zelfs als daar weinig mensen wonen dragen de giftige gassen niet bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en lopen bemanning van het schip en passerende schepen of mensen op de kade gezondheidsrisico's. Deze leden vragen de Minister wanneer de volgende stap gezet wordt: dat alle schepen via een gesloten ontgassingsinstallatie worden ontgast, zodat er geen schadelijke stoffen meer in de lucht komen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd wat het Rijk gaat bijdragen aan de lokale handhaving van het varend ontgassen. Zo onderhouden de grote havensteden een eigen meetnet, zijn er patrouilles

¹ Rondetafelgesprek Scheepvaart zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden.

en e-noses om het lokale en landelijke verbod kracht bij te zetten. Deze leden zijn van mening dat dit de ondersteuning van het Rijk verdient en vragen de Minister in te gaan op de verzoeken om steun van bijvoorbeeld Rotterdam.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn geschrokken van een aantal conclusies van het ILT-rapport met betrekking tot de olie lekkage in de haven van Rotterdam. De OVV constateert dat «[...] het Havenbedrijf Rotterdam, Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond onvoldoende waren voorbereid op dit scenario en op een ramp van een dergelijke omvang.» Deze leden merken op dat het hier niet ging om een ontploffende olietanker of een schip dat doormidden breekt, maar om een aanvaring op lage snelheid met de steiger, die leidde tot een lek in de eigen brandstoftank. Dat is heel erg, maar er zijn in de haven van Rotterdam rampen van veel grotere omvang voorstelbaar. Als deze lekkage de capaciteit van de rampenbestrijding te boven gaat, wat staat ons dan te wachten bij een veel grotere lekkage?

De leden van de GroenLinks-fractie twijfelen niet aan de inzet van de rampenbestrijders, maar er ging veel fout, het duurde veel te lang en er was te weinig materieel. Het OVV-rapport is hier helder over: «Het incident laat zien dat het Havenbedrijf over onvoldoende middelen en kennis beschikt om een olie lekkage van deze omvang effectief te bestrijden.» Ook andere diensten functioneerden niet optimaal en de samenwerking en communicatie kon beter. Deze leden vragen de Minister om een inhoudelijke appreciatie van het OVV-rapport en de aanbevelingen. Een dergelijke ramp mag niet nog eens voorkomen. Deze leden vragen de Minister om snel eerste maatregelen hiervoor te treffen en zorg te dragen dat alle betrokkenen samen snel tot een nieuw plan komen dat de rampenbestrijding substantieel verbetert. Ook vragen deze leden de Minister om er zorg voor te dragen dat de rampenbestrijding in onze havens in staat wordt gebracht om veel grotere lekkages te kunnen bestrijden. Ook bij ongunstige wind of getij, ook in combinatie met andere calamiteiten zoals brand, meerdere schepen, haveninstallaties en andere realistische scenario's. Deze leden zien ook graag dat de Minister de andere aanbevelingen, zoals de scheepsconstructie, of afmeerprocedures overneemt.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat de Green Deal inmiddels leidt tot uitvoering van de eerste maatregelen en plannen. Deze leden zijn zeer benieuwd hoe de Europese Green Deal kan bijdragen aan de doelen. Zeker voor een internationale sector als de scheepvaart kan Europese stimulans in samenwerking met strengere Europese regelgeving en handhaving, tot versnelling een versterking leiden. Handhaving is immers even belangrijk en deze leden vrezen dat alles wat op zee gebeurt nog te weinig als een verantwoordelijkheid van havens en landen wordt gezien. Zo zien deze leden graag dat de Minister met een uitgebreid handhavingsplan komt voor de NO_x Emission Control Area (NECA)-milieuzone tegen stikstof op de Noordzee. Is Nederland klaar voor controles en sancties van schepen op zee? Wat zijn de mogelijkheden voor het versnellen van de modal shift van weg naar water? Deze leden hebben al eerder gevraagd of het mogelijk is om hier ook de opbrengsten van de vrachtwagenheffing bij te betrekken. Deelt de Minister het perspectief dat vrachtverkeer zoveel mogelijk per water zou moeten worden afgehandeld? Als dit het geval is: wat is daar dan voor nodig? En hoe wordt voorkomen dat de aantrekkelijkheid van vervoer over water weer ondermijnd wordt met andere investeringen, zoals verbreding van snelwegen?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vaak gepleit voor herstel van de (functie van de) Paddepoelsterbrug. Nu, jaren na de aanvaring is er nog steeds geen verbinding en wachten we op een nieuw onderzoek. Het is echt niet nodig en ook niet aanvaardbaar dat dit allemaal zo lang duurt. Er had gelijk in de week na de aanvaring een noodbrug voor fietsers kunnen worden aangelegd of desnoods een veerpont in afwachting van een noodbrug. Natuurlijk moeten alle belangen worden gewogen en moet ook de scheepvaart veilig kunnen varen, maar een fietsbrug over een kanaal is toch niet iets waar de Nederlandse weg- en waterbouw jaren mee zou moeten worstelen? Deze leden vragen de Minister om echt haast te maken.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ten slotte vragen en opmerkingen bij de Havennota. Deze leden zijn positief dat met de Havennota een nieuwe richting lijkt te worden ingeslagen. Dat het oude adagium van «meer is beter» minder dominant aan het worden is en dat ook in de sector wordt onderkend dat tijden veranderen. De havens zijn in hoge mate afhankelijk en faciliterend aan de fossiele sector en daarvan weten we dat deze in de komende decennia zal verdwijnen. De vraag is dus wat de rol van de havens in en na de transitie zal zijn. Deze leden zien het begin van een aanzet hiervoor, maar verwachten in de definitieve Havennota een duidelijke visie op de rol van de havens in een klimaatneutrale economie. Zij zien als groot risico dat het denken vooral blijft hangen in het idee dat fossiele brandstof dan maar moet worden vervangen door biobrandstof en andere alternatieve energieën. Verder nog iets over digitalisering en concurrentie en samenwerking en dat was het. De stroom aan kolen zal als eerste en vrijwel volledig opdrogen. Als we bijvoorbeeld de elektrificatie van ons wagenpark en circulaire economie doorzetten zoals afgesproken, dan zal straks de vraag naar nieuwe brand- en grondstoffen altijd kleiner zijn dan de huidige vraag. Ook de enorme hoeveelheid veevoer die we importeren is niet houdbaar. De Havennota geeft hier geen antwoord op. Deze leden zijn er helemaal niet gerust op dat we met dit plan werkgelegenheid en economie op peil kunnen houden.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn teleurgesteld dat er niet breder is gekeken naar de kansen van de havens, als goed ontsloten industrieterreinen. De primaire functie van een haven is transport, maar in het verplaatsen van andermans spullen zit nauwelijks echte waarde-creatie. Zeker niet als havens gespecialiseerd zijn in het verplaatsen van verdwijnende bulk. De trend dat milieueisen het oude «havenecosysteem» bedreigen zal doorzetten. Als het doel is om bedrijvigheid, omzet, waarde-creatie en werkgelegenheid te behouden dan is er veel meer mogelijk dan meer van hetzelfde of proberen zoveel mogelijk van hetzelfde te behouden. Ook in een klimaatneutrale en circulaire economie zal veel transport van goederen en grondstoffen nodig zijn. Vervoer over water is vaak zeer energie-efficiënt en zal dus een belangrijke rol blijven spelen.

De leden van de GroenLinks-fractie zien hier een blijvende grote rol voor de havens in weggelegd. Maar als consumptiegoederen uit Azië meer en meer via Zuid-Europese havens Europa bereiken en de stroom fossiele brandstoffen en veevoer opdroogt, dan leidt dat tot grotere veranderingen dan waar de Havennota nu in voorziet. Deze leden dagen de Minister uit om in de definitieve Havennota de havens vooral ook als plek te ontwikkelen waar de circulaire economie echt tot wasdom komt. In een circulaire economie zal er veel transport van secundaire grondstoffen nodig zijn, productie van halffabricaten en een levendige maakindustrie. Daar liggen de kansen voor de havens en deze leden zouden graag zien dat de Havennota daar een aanzet toe doet.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie constateren dat de coronacrisis een stevige wissel trekt op de transportsector. Bij sterk verminderde economische activiteit, als gevolg van een crisis, vangt deze sector als eerste de klappen. De scheepvaart is hierin geen uitzondering, maar de kleine binnenvaart neemt hierin wel een bijzondere rol. Doordat er in dat deel van de sector veel zelfstandig ondernemers zitten, kunnen zij makkelijk uitgespeeld worden door grote bevrachters. Onderbiedingen, coronaclausules en opengebroken contracten zijn slechts enkele van de vele voorbeelden van nadelige gevolgen die deze leden constateren. Herkent de Minister deze signalen ook en kan zij een uitspraak doen over de wenselijkheid van dergelijke praktijken?

De leden van de SP-fractie zien bevestigd dat de markt waar de binnenvaart in opereert niet functioneert. Het ongelijke speelveld en het verschil in kennispositie tussen schippers – en deels ook verladere – en de bevrachters, wordt door dit soort marktverstorende praktijken aangehouden. Een stap in de goede richting zou meer markttransparantie zijn, zoals het door de ASV voorgestelde Agora. Deze leden realiseren zich dat de Minister overstelpt wordt met noodkreten. Sterker: de kleine binnenvaart heeft de afgelopen jaren al erg vaak de noodklok geluid. Een risico daarvan is dat men doof wordt voor het noodsignaal. De Minister heeft echter in het verleden aangegeven de kleine binnenvaart een warm hart toe te dragen. Hoort zij nog steeds de noodkreet van de sector? Is de Minister het met deze leden eens dat de binnenvaartmarkt niet goed functioneert en dat zonder overheidsingrijpen en meer transparantie deze markt ook nooit goed zal functioneren?

De leden van de SP-fractie constateren dat door het verminderde aanbod van te transporteren goederen de binnenvaart vaker en langer stilligt. Deze leden lezen in de brief van de Minister van 8 mei jl. (documentnummer 2020D17605) dat Rijkswaterstaat met de sector en de havens in gesprek is over de beschikbaarheid van plaatsen. Hoewel deze leden dit overleg toejuichen, missen zij wel de rol van gemeenten in dit gesprek. Vanwege de grootte van hun havens zou het volgens deze leden logisch zijn wanneer steden als Rotterdam en Amsterdam (en hun regio's) ook betrokken worden bij het creëren van ligplaatsen. Kan de Minister hierop ingaan? Welke kansen en mogelijkheden ziet zij voor deze steden, en hoe gaat zij ervoor zorgen dat de steden meewerken met het aanbieden van extra ligplaatsen?

De leden van de SP-fractie lezen daarnaast in dezelfde brief van de Minister dat Rijkswaterstaat nog steeds – weliswaar minder streng – handhaaft op het 3x24-uursregime. Kan de Minister toelichten welke omstandigheden zij als legitiem beschouwt om schippers, die vanwege de coronacrisis geen werk hebben, te houden aan het 3x24-uursregime? En is zij bereid om voor deze groep ondernemers alternatieven te ontwikkelen, bijvoorbeeld langligplaatsen met fatsoenlijke voorzieningen?

De leden van de SP-fractie zien dat door het bijzondere karakter van de binnenvaart ondernemers in deze sector niet altijd in aanmerking komen voor één van de verschillende financiële regelingen die vanwege de coronacrisis in het leven zijn geroepen. Staat de Minister in contact met de sector hierover en is zij bereid om daar waar mensen buiten de boot vallen of zich schrijnende situaties voordoen, in te grijpen?

De leden van de SP-fractie hebben zich meermaals uitgesproken voor een landelijk verbod op het varende ontgassen. Deze leden zien zich gesteund in deze wens door de op 18 december 2019 aangenomen motie van het lid

Laçin c.s. over uiterlijk op 1 juli 2020 een landelijk verbod op het varend ontgassen (Kamerstuk 31409, nr. 263). Toch blijft de Minister zich verschuilen achter ratificatie van een internationaal verdrag voor het instellen van dit verbod. Dat vinden deze leden onacceptabel en zij eisen dat de Minister in aanloop naar ratificatie van het internationale verdrag alvast een landelijk verbod in Nederland afkondigt. Bescherming van onze gezondheid en ons milieu mogen we niet laten afhangen van andere landen. Dat zou betekenen dat een landelijk verbod op het varend ontgassen er mogelijk nooit komt als één van deze landen afziet van ratificatie. En dat een landelijk verbod noodzakelijk is, heeft de handhavingsactie op meerdere dagen in oktober 2019 aangetoond. Dat concludeert ook de ILT. Wat gaat de Minister doen om de hierboven genoemde aangenomen motie uit te voeren en het landelijk verbod op varend ontgassen in te laten gaan op 1 juli 2020? En hoe staat het met de ontgassingsinstallaties die noodzakelijk zijn als alternatief? Hoeveel daarvan zijn nu gerealiseerd en is het inmiddels mogelijk om gespreid over het hele land te ontgassen bij een ontgassingsinstallatie? In Rotterdam is het varend ontgassen al verboden, omdat het aangemerkt is als dichtbevolkt gebied. Toch wordt er nog altijd varend ontgast, omdat structurele handhaving ontbreekt. De verantwoordelijke wethouder heeft hierover de Minister ook aangeschreven. Deze leden vragen de Minister of zij al heeft gereageerd op deze brief en wat zij gaat doen om structurele handhaving te waarborgen. En kan de Minister ook ondersteuning bieden aan provincies bij de handhaving op de provinciale verboden die nu al gelden?

De leden van de SP-fractie constateren dat de fosfinevergiftiging van de opvarenden van de Fox in december vorig jaar duidelijk liet zien dat vracht, die door de binnenvaart vervoerd wordt, niet altijd zonder gevaar is. Hoewel het OM nog onderzoek doet, liggen er al wel aanbevelingen van de Onderzoekscmissie veiligheidsincidenten Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. Deze leden lezen dat de aanbevelingen aan de Havenmeester worden gedaan, en in beantwoording op de vragen het lid Laçin over het bericht dat een schippersechtbaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading (d.d. 27 april 2020, documentnummer 2019Z24798) schrijft de Minister dat haar ministerie in samenwerking met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) in gaat zetten op afspraken ter voorkoming van vergelijkbare incidenten. Deze leden lezen in deze bewoording enige vrijblijvendheid. Inzetten op afspraken kan een prima resultaat opleveren, maar garandeert dat niet. Bedoelt de Minister hier te zeggen dat de aanbevelingen onverkort opgevolgd moeten worden en dat de inzet van beide ministeries is dat dit goed vastgelegd wordt? Zo nee, waarom laat de Minister dan ruimte voor vrijblijvendheid?

De leden van de SP-fractie hebben in het verleden aandacht gevraagd voor de situatie tussen de bergers en de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM), die letterlijk en figuurlijk in elkaars vaarwater zitten. Kan de Minister vertellen hoe het ervoor staat in dit dossier en welke stappen zijn gemaakt? Wanneer komt het moment dat de Minister vindt dat het te lang duurt om tot goede afspraken te komen? De Minister kan immers op elk moment sturen op wat de Kustwacht doet.

De leden van de SP-fractie krijgen signalen dat werknemers in de scheepvaart gedwongen worden door werkgevers om langer door te werken, vaak niet van een schip af mogen en geen toegang hebben tot medische zorg. Ook in de Rotterdamse haven gebeurt dit. Werknemers die nu doorwerken om bijvoorbeeld noodzakelijke producten te vervoeren verdienen respect en zeker veilig werk. Klopt het dat de Europese Commissie richtlijnen heeft opgesteld om het mogelijk te maken dat

zeevaarders veilig uitgewisseld kunnen worden? Zo ja, houdt Nederland zich aan deze richtlijnen en wordt daar ook op gehandhaafd?

PvdA-fractie

Rapportage over de toezichtactie sjoeren op containerzeeschepen

De leden van de PvdA-fractie zijn zeer verontwaardigd over de berichtgeving van Omroep Fryslân en RTV Noord dat er nog heel veel mis is met de belading van containerschepen. Deze leden zijn verbaasd dat na de ramp met de MSc Zoë, die nog vers in het geheugen ligt, de ILT nog steeds zo veel gebreken constateert bij containerschepen. Is de Minister het net als deze leden eens dat het zeer ernstig is dat rederijen, ondanks de eerdere ramp met de MSC Zoë, nog steeds de veiligheid niet serieus genoeg nemen? Deelt de Minister de mening dat dit duidelijk maakt dat rederijen nog steeds economische belangen boven veiligheid stellen? Deelt de Minister de mening dat, als wij toekomstige rampen willen voorkomen, strenger moet worden opgetreden tegen rederijen die de veiligheidsregels aan hun laars lappen? Is de Minister daarom bereid meer en intensievere controles te laten plaatsvinden en daar bovenop de boetes voor onveilige containerschepen te verhogen, zodat mogelijk rampen bij de MSC Zoë kunnen worden voorkomen? Maakt de Minister zich, net als deze leden, zorgen dat sjoorders in de havens, vanwege kostenvoordelen, steeds vaker onder enorme tijdsdruk en met minder mensen containers moeten vastzetten met het risico op het maken van fouten? Gaat de Minister maatregelen nemen om ervoor zorg te dragen dat sjoorders meer tijd en grotere teams krijgen, zodat aan alle veiligheidseisen rondom het vastzetten van containers kan worden voldaan? Hoe staat het verder met de uitvoering van de motie Jacobi waarin wordt opgeroepen dat Nederland het voortouw moet nemen om internationaal tot eensluidende standaarden te komen voor het zekeren van containers (Kamerstuk 29 681, nr. 81)? Hoe kan het zo zijn dat er niets met de uitkomsten van dat onderzoek, de motie en de aanbevelingen zijn gedaan? Verder vragen deze leden hoe het kan zijn dat deze informatie via een WOB-verzoek naar buiten komt, in plaats van een brief naar de Kamer?

Verlies van containers door containerschip OOCL Rauma

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten of alle ladingsresten van de OOCL Rauma zijn opgeruimd. Ook willen deze leden weten of de gemaakte kosten door de overheid in rekening zijn gebracht bij de eigenaar van de OOCL Rauma. Naar aanleiding van het rondetafelgesprek Scheepvaart zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden² op 12 maart 2020 constateren deze leden dat nog steeds vele containerschepen bij slecht weer en na advies van de Kustwacht: «van west naar oost» de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden nemen. Deze leden vragen de Minister waarom een waarschuwing van de Kustwacht enkel als advies wordt uitgebracht en waarom deze niet leidend voor containerschepen is? Deelt de Minister het beeld dat een rederij vanwege economische belangen niet altijd de veiligste, en langere, route neemt? Is de Minister daarom bereid om adviezen rondom vaarroutes van de Kustwacht aan containerschepen leidend te maken voor schepen die de vaarroute west naar oost nemen? Welke andere maatregelen is de Minister bereid te nemen om bij slecht weer een veilige vaarroute boven de Waddeneilanden te garanderen? Verder willen deze leden weten hoe het staat met de gesprekken met Duitsland rondom een voorstel tot het afsluiten bij slecht weer van de

² Zie noot 1.

zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden. Is er al zicht op een gezamenlijk voorstel dat bij de IMO kan worden ingediend?

Verzamelbrief SO Maritiem/Binnenvaart 14 mei 2020

De leden van de PvdA-fractie zijn hoogst verbaasd dat de Minister spreekt over een vergoeding van een aanzienlijk deel van de genoemde kosten. Deze leden willen weten hoe het kan dat, ondanks eerdere toezeggingen, niet alle gemaakte kosten door MSC worden vergoed? Welke kosten gaan niet vergoed worden door MSC en wat is hier de reden voor? Deelt de Minister de mening dat MSC verantwoordelijk is voor de ramp met de MSC Zoë en daarom ook verantwoordelijk is voor het vergoeden van alle gemaakte kosten?

ChristenUnie-fractie

Binnenvaart en Regio

De leden van de ChristenUnie-fractie willen allereerst hun zorgen uiten over de gevolgen van de coronacrisis voor de binnenvaartschippers en hun families. Zij zijn blij met de terughoudendheid in handhaving door Rijkswaterstaat voor langere overnachtingen. Deze leden hebben berichten ontvangen over klachten van oververmoeidheid en burn-out bij zeevarenden, omdat er geen ontspanningsmogelijkheden meer zijn in gemeenschappelijke ruimten. Hoe gaan scheepvaartorganisaties daarmee om? Kan de Minister deze organisaties oproepen om als werkgever niet alleen oog te hebben voor de fysieke, maar ook de mentale gezondheid van hun werknemers, door bijvoorbeeld kortere diensten te draaien en meer tijd thuis te gunnen aan zeevarenden? Hoe staat het met de lock-out in de sector, bijvoorbeeld wanneer het gaat om de opvang van schipperskinderen? Kunnen zij weer naar schippersinternaten? Heeft de Minister er zicht op of schippers extra gezondheidsrisico's lopen doordat het handhaven van de afstand van 1,5 meter zeer lastig kan zijn op een klein schip?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat voor het veilig laten functioneren van de binnenvaart een goede staat van instandhouding van kunstwerken onmisbaar is. Wat is de stand van zaken van het achterstallig onderhoud aan bruggen en sluisen? Welke vorderingen heeft de Minister hierin gemaakt? In dit kader zien bovengenoemde leden in het OVV-rapport over de veiligheid beweegbare sluisen en bruggen dat een gebrek aan uniforme richtlijnen voor het veilig bedienen van bruggen en sluisen tot gevaarlijke situaties kan leiden. Wat is de afweging van de Minister om niet direct, in samenwerking met andere wegbeheerders te komen tot een uniforme wettelijke richtlijnen, zeker aangezien Rijkswaterstaat al verschillende initiatieven heeft genomen om de kennis aangaande de veiligheid rondom bediening op afstand te delen met andere weggebruikers, maar dat dit nog niet heeft geleid tot gewenste uniformiteit? Heeft de Minister overwogen om de Landelijke Brug- en Sluisstandaard van Rijkswaterstaat ook bindend te verklaren voor andere wegbeheerders? Zo nee, waarom niet?

Green Deal en duurzaamheid

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Minister over de uitwerking van de Green Deal. Zij hebben hierover nog enkele vragen. Deze leden kijken met interesse naar het labelsysteem waarmee de milieuprestatie van een schip kan worden geduïd, maar hebben hierbij nog wel enkele zorgen. Hoe gaat de Minister voorkomen dat kleinere

scheepen, die vaak geen onderdeel uitmaken van grote scheepvaartorganisaties, subsidies voor verdere verduurzaming mislopen omdat zij, in tegenstelling tot grote multinationals, geen financiële ruimte hebben om hun schepen schoner en duurzamer te maken? Deelt de Minister de notie dat dit de subsidieregelingen juist averechts zou doen laten werken, aangezien juist kleine bedrijven zonder grote winstmarges en daarmee financiële ruimte die subsidies bieden extra hard nodig hebben?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat alle sectoren zullen moeten bijdragen aan een oplossing voor de stikstofcrisis, en dat dus ook de stikstofuitstoot van de scheepvaart zal moeten worden verminderd. Deze leden kijken dan ook met belangstelling uit naar de onderzoeksresultaten over de verduurzaming van de binnenvaart en de impact hiervan op de provincies langs de grote vaarwegen, welke momenteel op initiatief van 19 provincies, het Expertise- en Innovatie-Centrum Binnenvaart (EICB) en met steun van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgevoerd. Is de Minister bereid de resultaten van dit onderzoek mee te nemen in toekomstig beleid? Kan de Minister aangeven welke stappen zij gaat zetten om de stikstofuitstoot van de sector te verminderen? Wanneer onderzoek uitwijst dat stikstofreducerende maatregelen ook andere duurzame effecten hebben op bijvoorbeeld CO₂ of geluid, zijn er dan ook extra fondsen beschikbaar voor de implementatie en bevordering van die maatregelen?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn een voorstander van het verbod op varende ontgassen en zijn teleurgesteld dat een algeheel verbod niet per juli 2020 in kan gaan. Zij vragen of er bij varende ontgassen in Natura 2000-gebieden niet slechts gekeken kan worden naar visuele verstoring, verstoring door geluid en mechanische verstoring, maar ook naar andere verstoringen, zoals luchtkwaliteit of depositie van nevenstoffen die vrijkomen bij varende ontgassen. Zo nee, waarom niet?

OVV-rapport olie lekkage Rotterdam

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het OVV-rapport olie lekkage haven Rotterdam. Deze leden willen de OVV danken voor hun gedegen rapport. Zij willen tevens de Minister oproepen de aanbeveling die aan haar is gericht op te volgen. Te weten zowel binnen de Europese Unie (EU) als binnen de IMO de ambitie te agenderen om zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks eerder uit te faseren en daartoe de zetel te benutten die Nederland de komende twee jaar heeft in de IMO Council.

Zuidelijke Waddenzeeroute

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn zeer geschrokken van de recente berichtgeving over de resultaten van de een grote inspectie door de ILT. Hieruit blijkt dat slecht twee op de vijf containerschepen zonder op- of aanmerkingen door controles in de haven van Rotterdam komen en dat bij 42 van de 69 gecontroleerde schepen gebreken werden aangetroffen. Het ging hierbij om kapotte en ontbrekende twistlocks, zodat containers niet goed vaststaan of het niet goed verdelen van gewichten. De extra risico's op een soortgelijke ramp als met de MSC Zoë is hiermee nog groter dan eerder ingeschat, aangezien er al extra gevaar was bij slecht weer op de zuidelijke Waddenzeeroute. Waarom heeft de Minister deze resultaten niet direct naar de Kamer gestuurd, maar zijn ze pas een jaar na de uitvoering van deze controles beschikbaar gesteld aan de pers na een WOB-procedure? Deze leden vinden deze gang van zaken onacceptabel, omdat de resultaten van groot belang zijn bij het inschatten van milieuri-sico's op de Waddenzee en het bespreken van mogelijke maatregelen om deze risico's zo veel mogelijk te beperken op een zo kort mogelijke

termijn. Waarom hebben deze onderzoeksresultaten de Minister niet direct aanleiding gegeven tot het treffen van maatregelen, zoals het vaker en strenger controleren van containerschepen

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de brieven over het sluiten van de zuidelijke Waddenzeeroute en de MSC Zoë een juridische analyse van mogelijke maatregelen tot afsluiting, maar zijn teleurgesteld te concluderen dat de Minister zich in afwachting van onderzoeksresultaten niet verder inzet om de zuidelijke Waddenzeeroute te sluiten voor in ieder geval grote zeeschepen met slecht weer. Deze leden vragen hoe dit mogelijk is terwijl de Minister op de hoogte was van de slechte veiligheid op containerschepen en de extra risico's die zich voordoen bovenop de gevaren van het raken van de bodem bij slecht weer op de ondiepe zuidelijke Waddenzeeroute. De leden roepen de Minister op om alsnog met spoed over te gaan op meer en extra controles bij containerschepen.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn bovendien geschrokken van de berichtgeving over het verlies van zeecontainers door de OOCL Rauma op de zuidelijke Waddenzeeroute. Dit incident laat zien dat het risico op containerverlies op deze route acuut is en zich ook voordoet bij kleinere schepen. Is de Minister bereid om te onderzoeken hoe groot het risico op containerverlies bij kleinere schepen op de zuidelijke Waddenzeeroute in het algemeen is? Is de Minister bereid om ook een waarschuwing door de kustwacht, soortgelijk aan die voor grote containerschepen, af te laten geven bij kleinere schepen, naast de al bestaande algemene aantekening?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Minister stelt dat omdat de zuidelijke Waddenzeeroute slechts gedeeltelijk in territoriale wateren ligt, er geen mogelijkheden zijn tot afsluiting, omdat de kuststaat geen zeggenschap heeft over de internationale routes. Deze leden vragen of de Minister hiermee de wetgeving niet te terughoudend interpreteert, aangezien een gedeeltelijke ligging in territoriale wateren ook juist wel kan betekenen dat de kuststaat zeggenschap en mogelijkheid heeft tot afsluiting in gevaarlijke situaties. Kan de Minister verder toelichten hoe zij tot de bovengenoemde conclusie is gekomen? Zijn er soortgelijke situaties geweest in het verleden waarbij genomen maatregelen door kuststaten op deze grond door het IMO zijn afgewezen? Heeft de Minister contact gezocht met de IMO over de juridische gevolgen van een gedeeltelijk in kustwateren gelegen route? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was de reactie van het IMO?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Minister in haar brief niet in gaat op de door de hoogleraar Soons gestelde optie van een noodwet met als grondslag de «interventiebevoegdheid» van kuststaten, een mogelijkheid waar zowel de territoriale zee (TZ) als de Exclusieve Economische Zone (EEZ) mogelijkheid toe biedt. Deze interventiebevoegdheid geeft de kuststaat de mogelijkheid maatregelen te nemen wanneer een schip een onmiddellijk en dreigend ernstig gevaar voor het milieu van de kuststaat vormt. Deze leden zijn van mening dat dit het geval is voor de zuidelijke Waddenzeeroute bij slecht weer, zeker bij grote containerschepen. Nederland heeft deze bevoegdheid uitgewerkt in de Wet bestrijding maritieme ongevallen van 2015 (Art. 18). Maar in deze wet is onvoldoende voorzien in de mogelijkheid om preventief op te treden zoals hier beoogd is. Deze leden willen de Minister verzoeken de Wet Bestrijding Maritieme ongevallen te herzien en daarin de mogelijkheid op te nemen om preventief op te treden, zodat deze wet de internationaal geboden mogelijkheid van interventie volledig en maximaal implementeert. Deze leden verzoeken de Minister het voorstel daartoe zo spoedig mogelijk naar de Kamer te sturen.

De leden van de ChristenUnie-fractie baart het, bij het bovengenoemde, zorgen dat de IMO-wetgeving op dit punt geen rekening lijkt te houden met mogelijke noodsituaties. Betekent het antwoord van de Minister dat er in zeer gevaarlijke situaties, niet alleen voor het milieu, maar ook voor de mens, geen enkele snelle oplossing mogelijk is om een vaarroute af te sluiten en er altijd een jarenlange internationale procedure aan vooraf moet gaan? Deelt de Minister de opvatting van deze leden dat dit gevaarlijk en onwenselijk is? Is de Minister bereid om te onderzoeken welke mogelijkheden tot noodwetgeving tot het afsluiten van internationale vaarroutes (dus buiten de territoriale wateren) het IMO-verdrag kent? Is de Minister bereid om, wanneer er geen mogelijkheden blijken te zijn, het gesprek aan te gaan met de IMO om deze potentieel levensgevaarlijke ommissie in internationale wetgeving op te lossen?

De leden van de ChristenUnie-fractie willen tot slot de Minister oproepen om naast het onderzoek naar juridische mogelijkheden, ook andere mogelijkheden aan te grijpen die het gebruik van de zuidelijke Waddenzee-route ontmoedigen. Deze leden willen de Minister vragen om het gesprek aan te gaan met rederijen, met als doel overeenstemming te bereiken over het afzien van het gebruik van de zuidelijke Waddenzee-route en het voldoen aan de veiligheidsvoorschriften voor containerschepen. Deze leden willen daarbij benadrukken dat het ontbreken van juridische instrumenten tot afsluiting bestaande en reële risico's niet ontkent of wegneemt. Het Waddengebied is een uniek getijdennatuurgebied, waarvan een groot deel niet voor niets UNESCO Werelderfgoed is. Het is aan Nederland om dit natuurgebied op alle mogelijke wijzen zo goed mogelijk te beschermen. Deze leden zijn dan ook teleurgesteld over het feit dat Natuurmonumenten aangeeft dat zeer waarschijnlijk niet alle plastic bolletjes zullen kunnen worden verwijderd en roepen de Minister op om de inspanningen om onze kust schoon te krijgen zo goed mogelijk te blijven ondersteunen.

Partij voor de Dieren-fractie

Varend ontgassen in Natura 2000-gebieden

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie bedanken de Minister voor het ophelderen van de situatie rondom het varend ontgassen in Natura 2000-gebieden. Voor deze leden is duidelijk dat het lozen van giftige stoffen in de natuur, en zeker in beschermde natuurgebieden, onacceptabel is. Deze leden zijn verbaasd dat de Minister stelt dat dit weldegelijk toegestaan is. Kan de Minister allereerst toelichten hoe zij tot de conclusie is gekomen dat het lozen van chemische stoffen uit scheepsruimen (vaak zelfs giftige stoffen) geen significante negatieve gevolgen heeft voor de Natura 2000-gebieden? Is daar onderzoek naar gedaan? Zo ja, kan zij dat onderzoek aan de Kamer doen toekomen? Zo niet, hoe is zij dan tot die conclusie gekomen? Heeft de Minister er rekening mee gehouden dat sommige stoffen in kleine hoeveelheden wellicht beperkte schade aanrichten, maar wanneer zij niet of slecht afbreken over een langere periode wel degelijk in onacceptabele concentraties zullen voorkomen? Kan de Minister bevestigen dat veel van de stoffen die varend ontgast worden een veiligheidsinformatieblad hebben waarop vermeld staat dat de stof niet in contact mag komen met «grond respectievelijk het oppervlakte- of grondwater»? Kan de Minister bevestigen dat veel van de stoffen die varend ontgast worden een veiligheidsinformatieblad hebben dat vermeld dat wanneer de stof «rivieren, meren of riolen vervuult de respectievelijke autoriteiten» op de hoogte gesteld moeten worden? Kan de Minister aangeven hoe zulke waarschuwingen en veiligheidsinstructies te rijmen zijn met de stelling van de Minister dat deze stoffen geen negatieve effecten hebben op de natuur? Kan de Minister verder

toelichten waarom de enige verstoringen die volgens haar van belang zijn bij het bepalen van de impact van de scheepvaart op de natuur visuele verstoring, mechanische verstoring en verstoring door geluid zijn? Waarom worden lozingen daarbij niet meegenomen? Vindt de Minister het logisch dat bij de beoordeling van de impact van de scheepvaart op de natuur niet gekeken wordt naar het lozen van stoffen vanaf deze schepen in de natuur waar zij doorheen varen? Kan de Minister dit toelichten? Is de Minister bereid om navraag te doen bij de Europese Commissie over de vraag of het varend ontgassen in Natura 2000-gebieden te rijmen is met de bescherming die geboden moet worden aan deze gebieden? Zo nee, waarom niet?

Olieramp Rotterdam Bow Jubail

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie bedanken de OVV voor de rapportage over de olie lekkage in de Rotterdamse haven. Deze leden begrijpen dat de Minister binnen een half jaar met een beleidsreactie zal komen, maar willen daar toch alvast enige aandachtspunten voor aandragen. De rapportage zoals die nu voorligt benoemt de crisis die ontstond voor de flora en fauna namelijk wel, maar betreft het voorkomen van leed en schade in de toekomst op dat vlak niet in haar analyse en conclusies. Deze leden brengen in herinnering dat vele honderden vogels door de olie in levensbedreigende situaties terecht kwamen. Het feit dat de organisaties die betrokken waren bij de opvang van de besmeurde zwanen niet betrokken waren in de crisisorganisatie lijkt voor de OVV reden om op dat vlak geen aanbevelingen te doen. Kan de Minister in haar beleidsreactie wel ingaan op de lessen die geleerd zijn op dit gebied? In de OVV-rapportage lezen deze leden dat op een gegeven moment besloten werd beperkingen voor de scheepvaart op te leggen omdat mensen zelfstandig besmeurde zwanen aan het redden waren. Kan de Minister in haar beleidsreactie ingaan op de vraag waarom het zo ver moest komen dat mensen zelfstandig de zwanen moesten gaan redden? Was dat omdat er bij de crisisorganisatie geen prioriteit of capaciteit was? Kan de Minister ingaan op het opzetten van de tijdelijke vogelopvang bij de Maeslantkering? Was die tijdig beschikbaar en was er daarmee voldoende capaciteit? Zo nee, hoe gaat hiervan geleerd worden? Klopt het dat gedurende bepaalde periodes dierenambulances zich gemeld hebben en zij vervolgens de gevonden dieren niet konden afgeven? Kan de Minister ingaan op de kosten gemaakt door verschillende vogelopvangorganisaties? Zijn deze kosten uiteindelijk vergoed? Zijn die kosten betaald door de reder? Klopt het dat er destijds een tekort was aan zwanenzakken om de besmeurde zwanen te vervoeren? Is daar inmiddels een noodvoorraad van beschikbaar? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen tot slot op dit punt nog of de Minister kan bevestigen dat de olie (IFO380) die het schip bevatte echt alleen bestond uit olie en geen andere chemicaliën bevatte? Kan de Minister bevestigen dat dit type olie een hoger zwavelgehalte heeft dan is toegestaan in de Sulphur Emission Control Area van Rotterdam? Was het schip op dit punt in overtreding?

Fosfineongeval

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de meest recente brief van de Minister dat de, in Amsterdam en Rotterdam, vastgelegde maatregelen ter voorkoming van dit soort ongevallen gedeeld zullen worden met alle andere havens en het vervolgens aan die havens zelf is om te beoordelen of zij deze maatregelen ook moeten vastleggen. Kan de Minister aangeven hoe dat te rijmen is met haar eerdere antwoord op schriftelijke vragen waarin zij stelde dat zij streeft naar afspraken met alle

andere havens? Gaat zij ervoor zorgen dat schippers in alle havens zich van een gelijkwaardige en voldoende bescherming verzekerd weten? Is bij de Minister onderzoek bekend naar de noodzaak voor het gebruik van fosfine of soortgelijke bestrijdingsmiddelen? Zijn er alternatieve methoden die minder schadelijk zijn voor mens, dier en milieu? Zo nee, is de Minister bereid daar onderzoek naar te doen?

SGP-fractie

Stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken en binnenvaart

De leden van de SGP-fractie constateren dat ook in de passagiersvaart en het goederenvervoer klappen vallen als gevolg van de coronacrisis. Deze leden waarderen de inzet van het kabinet, maar hebben nog wel enkele vragen.

Ondernemingen in de passagiersvaart kunnen een beroep doen op TOGS-regeling. Deze 4.000 euro is in de meeste gevallen niet voldoende om de vaste lasten te kunnen betalen. Daarbij komt dat tijdens de komende seizoensmaanden vanwege de 1,5-meter-regels minder inkomsten binnengehaald zullen worden. Hoe schat de Minister dit in? Hoe waardeert zij het voorstel vanuit de sector voor een noodfonds? In de goederenvaart dreigen donkere wolken, omdat bij verschillende schippers de omzet over de laatste maanden gehalveerd is. Sommige schepen zijn stilgelegd. Contracten worden ontbonden of in het nadeel van de schipper aangepast. Zowel de NOW als de TOGS zijn (vaak) niet van toepassing. Er zijn maatregelen getroffen om acute liquiditeitsproblemen te voorkomen, maar dat is alleen uitstel van betaling. Daarbij komt dat een recessie dreigt en het langetermijnperspectief daarom ook niet gunstig is. Het omvallen van op zichzelf gezonde bedrijven moet wat deze leden betreft met het oog op de gewenste modal shift van de weg naar de binnenvaart (en het spoor) voorkomen worden. Is de Minister bereid aanvullende maatregelen te nemen, onder meer door de TOGS uit te breiden en het mogelijk te maken dat binnenvaartbedrijven er ook voor in aanmerking komen? Is het mogelijk dat in de richtlijnen van de CCR/CESNI een crisishardheidsclausule opgenomen wordt?

De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat in het jaarverslag van de CCR wordt aangegeven dat het aantal binnenvaartschepen beneden de duizend ton sterk is afgenomen. Dit zijn juist de schepen die in de haarvaten van het vaarwegennetwerk kunnen komen. Deze leden constateren dat de CCR ondanks de inzet van de Minister niet echt in beweging komt om een koude sanering van kleine binnenvaartschepen vanwege de CCR-eisen voor onder meer geluid te voorkomen. Deze leden horen graag welke mogelijkheden de Minister ziet voor vrijstellingen voor schepen die alleen in Nederland varen en voor vrijstellingen wat betreft eisen die verband houden met de arbeidsomstandigheden voor schepen zonder personeel (zoals ook in Duitsland).

De leden van de SGP-fractie lezen dat op dit moment gewerkt wordt aan de afschaffing van de energiebelasting voor walstroom. Zij hebben twee vragen hierover: wordt de Opslag Duurzame Energie daar ook in meegenomen? En: is het de bedoeling om de gewenste vrijstelling op te nemen in het komende Belastingplan, dus vanaf 1 januari 2021?

De leden van de SGP-fractie hebben een vraag naar aanleiding van de beantwoording van Kamervragen van het lid Stoffer over hoogte van de nieuwe Merwedeburgen (Kamervragen Stoffer, Vergaderjaar 2019–2020, aanhangsel Handelingen, 2620). De Minister gaf aan dat in het Tracébe-

sluit nu inderdaad aangekoerst wordt op een lagere hoogte dan de bestaande brug, maar dat aanvullend onderzoek plaatsvindt. Zij bevestigde dat bij een lagere hoogte dan de bestaande brug afgeweken zou worden van de CCR-norm, dat de minimale brughoogte van nieuwe bruggen niet minder mag zijn dan de doorvaarthoogte van bestaande of geplande bruggen in de nabijheid om bijkomende beperkingen te voorkomen. Deze leden hebben hierover enkele vragen: klopt het dat de CCR-richtlijnen bindend zijn? Waarom kan de Minister in lijn met deze richtlijnen niet gewoon garanderen dat de nieuwe bruggen tenminste dezelfde hoogte krijgen als de bestaande brug? Wanneer is de vormgeving van de nieuwe Merwedebruggen besproken in de Maatschappelijke Advies Groep en wat was het advies van deze Groep? Deze leden wijzen op het belang van goede doorvaart voor de modal shift en om te voorkomen dat het wegverkeer onnodig gehinderd wordt door extra brugopeningen.

De leden van de SGP-fractie vragen zich in verband met het fosfine-incident af waarom de Minister er niet voor kiest om te verplichten dat bij overdracht van de lading de ontvangende schipper geïnformeerd wordt over gebruikte ontsmettingsmiddelen.