

Vergaderjaar 2020–2021

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 324

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 18 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 2 juni 2021 overleg gevoerd met mevrouw Keijzer, Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2020 inzake Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) rapport «Aanvaring op de Westerschelde» (Kamerstuk 31 409, nr. 309);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juni 2020 inzake evaluatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Kamerstuk 24 691, nr. 133);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 januari 2021 inzake Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) – Voordelta (Kamerstuk 24 691, nr. 136);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 maart 2021 inzake vlootvervanging Rijksrederij (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 104);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2021 inzake antwoorden op vragen commissie over de schadeafhandeling Mediterranean Shipping Company (MSC) Zoe (Kamerstuk 29 684, nr. 211) (Kamerstuk 29 684, nr. 214);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 maart 2021 inzake havengerelateerde maatregelen en voortgang aanpak voorkomen incidenten met fosfidetabletten in de binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 311);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2021 inzake stand van zaken uitvoering motie van het lid Postma c.s. over stabiele financiering van de zeemanshuizen (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 29) (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 105);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 april 2021 inzake onderzoek Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake vissersvaartuigen UK-165 en UK-171 (Kamerstuk 29 675, nr. 199);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 april 2021 inzake containerverlies Baltic Tern (Kamerstuk 31 409, nr. 316);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 april 2021 inzake stand van zaken containerverlies Baltic Tern (Kamerstuk 31 409, nr. 317);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2021 inzake rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) «Dodelijk ongeval door breuk achtertros; lessen te leren over veilig werken en toezicht» (Kamerstuk 31 409, nr. 318);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2021 inzake stand van zaken ontmantelen olieplatforms op de Noordzee (Kamerstuk 33 450, nr. 114);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 mei 2021 inzake elfde Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen (Kamerstuk 24 691, nr. 138);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2021 inzake Staat van mainport Rotterdam (Kamerstuk 24 691, nr. 137);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2021 inzake reactie op verzoek commissie inzake de brief van Offshore Yacht Charter over de certificering van kleinschalige zeilende zeeschepen (Kamerstuk 31 409, nr. 319);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2021 inzake reactie op verzoek commissie over de stand van zaken met betrekking tot de Europese Richtlijn beroepskwalificaties Binnenvaart (Kamerstuk 22 112, nr. 3119);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2021 inzake stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken (2021Z09075);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 mei 2021 inzake voortgangsrapportage «Ecologische effecten van het incident met de MSC Zoe op het Nederlandse Waddengebied, met focus op microplastics» (Kamerstuk 31 409, nr. 320);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 mei 2021 inzake stand van zaken werkzaamheden aan project verruiming Sluiscomplex (Kamerstuk 35 570 A, nr. 58);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 mei 2021 inzake rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake «Kapseizen en zinken viskotters» (Kamerstuk 29 675, nr. 201).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Geurts, Tjeerd de Groot, Rudmer Heerema, De Hoop en Van Raan,

en mevrouw Keijzer, Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, allemaal. Ik open dit commissiedebat Maritiem, en ik heet de bewindspersonen en de collega's van harte welkom. Ik vraag jullie toestemming om de heer Rudmer Heerema toe te laten als lid van deze commissie, of in ieder geval tot dit debat. Ik neem aan dat dat oké is. De spreektijd is vijf minuten.

Ik geef het woord aan de heer Heerema van de VVD.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Dank, voorzitter. Ik ben een Fries. Tenminste, mijn hele familie is Fries. Ik ben de enige die in Groningen geboren is, maar mijn hele familie is dus Fries. En het leuke van de portefeuille Luchtvaart, Maritiem en Water, die ik sinds vorige week mag doen, is dat juist vanuit Friesland twee organisaties binnen enkele minuten op mijn mail stonden met het verzoek om kennis te maken. Allereerst het Wetterskip Fryslân, maar dat is voor het debat van vandaag niet zo relevant. Maar ook de groep bedrijven die graag de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand geregeld willen hebben, wilde meteen kennismaken. Dat wordt mijn eerste aandachtspunt van vandaag, en daarna heb ik een aantal onderwerpen die ik langs wil lopen.

Ik heb begrepen dat de financiering, en met name de wijze van bijdragen van bedrijven aan de sluis wat uitdagingen heeft om het binnen de kaders juridisch haalbaar te krijgen. En dit is een langlopend dossier, de oplossing is er nog niet, maar ik vind dat we tot die oplossing moeten komen. Dat gaat vandaag niet lukken, omdat ik ook wel zie dat mogelijkheden juridisch goed getoetst moeten worden. Dus ik zou de Minister willen vragen of ze een brief vóór het MIT-debat wil sturen, met een of meer wel haalbare alternatieve scenario's voor de tolheffing, want tolheffing blijkt juridisch niet haalbaar te zijn, zodat we op korte termijn de knoop kunnen doorhakken.

Mijn collega Remco Dijkstra heeft in de vorige periode samen met collega Wytse de Pater-Postma een motie ingediend om meer zicht op de ontwikkelingen in het Amsterdamse havengebied te krijgen. In de brief die de Minister heeft gestuurd over de uitvoering van de moties, zie ik dat deze motie niet genoemd wordt. Dat kan betekenen dat er een brief in de pijplijn zit, maar dat die nog niet naar de Kamer is verstuurd. Kan de Minister dat bevestigen, en kunnen wij die brief dan snel krijgen? Ik vraag hiernaar omdat ik me verbaas over het geduw van het stadsbestuur van Amsterdam om de vierde haven van Europa weg te drukken richting andere gemeenten, die hier toch wel wat kritisch tegenover staan. En als we dan naar het hele havengebied kijken, van Velsen tot aan de Amsterdamse Oostelijke Haven, dan mis ik een overkoepelend beleid voor wat we met deze belangrijke economische factor willen. Het kan niet zo zijn dat een versplinterd beleid de regio niet ten goede komt, waardoor investeringen die wij als overheid hebben gedaan onvoldoende resultaat geven.

Dan scheer ik langs een viertal onderwerpen. Allereerst ronduit complimenten voor de vaccinatie van opvarenden, waarbij andere landen vol

jaloerie kijken hoe wij dat als Nederland geregeld hebben. Deze positieve actie naar aanleiding van onze vragen vind ik gewoon echt heel goed. Ook een compliment voor de regeling voor de bruine vloot. Het heeft even geduurd, maar die is er, en gaat voor een groot deel van de bruine vloot een welkome oplossing zijn. Maar dat geldt voor één groep niet, namelijk degenen die in 2020 een schip hebben gekocht, want het referentiejaar in deze regeling is 2019. En de oplossing kan zo simpel zijn, namelijk: sta toe dat er gebruik wordt gemaakt van de referentie van de vorige eigenaar van het schip. Graag de toezegging van de Staatssecretaris dat dit in de regeling aangepast wordt.

Ik heb gisteren dan ook kennisgemaakt met de binnenvaartschippers. En boven aan het lijstje met verzoeken die zij me mee wilden geven, stond het bijmengen van FAME. Ik snap heel goed dat de uitstoot minder belastend moet worden, maar dit klinkt als een theoretische oplossing, omdat in de praktijk de uitstoot niet lager wordt. En de nieuwe, schonere motoren kunnen helemaal niet goed tegen deze mengvorm. Dat betekent dat juist de schepen die het minste uitstoten, de grootste kans lopen om stil te komen liggen met een kapotte motor, met alle economische gevolgen van dien. Staat dit op het netvlies van de Minister? En kan ze me geruststellen dat we dat linksom of rechtsom regelen, zodat we deze problematiek zullen voorkomen?

Dan heb ik nog één punt, en dat is onze vlag, een symbool van kwaliteit over de hele wereld. Veel schepen zouden onder onze vlag willen varen. Dat is ook gunstig voor Nederland, want hoe meer schepen, hoe meer tonnage, en hoe meer invloed in de IMO. Deelt de Minister deze mening? En daar zit ook de crux: het aanvragen van de Nederlandse vlag kost te veel tijd in Nederland, terwijl grote vaarlanden als Panama of Libië hier binnen 24 uur uitsluitel over kunnen geven. En een schip kan het zich simpelweg niet veroorloven om een week lang aan de ketting te liggen. Waarom kunnen andere landen dit zoveel sneller? En gaat de in oprichting zijnde maritieme autoriteit hier verbetering in brengen? Hoe staat het eigenlijk met deze oprichting? In landen om ons heen worden regels versoepeld om als land aantrekkelijker te worden voor schepen, dus we kunnen niet te lang wachten. En ik ben dus heel benieuwd naar de ambitie van deze Minister als het gaat om het aantal schepen dat onder Nederlandse vlag vaart. Eerder zei ze dat het niet gaat om een plek in de top tien, maar dat de ambitie er wel is. Met een ambitie die op deze wijze geformuleerd wordt, heb ik als oud-topsporter toch wel wat moeite. Ik wil graag dat de Minister deze ambitie concreter maakt. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef nu het woord aan de heer Geurts van de fractie van het CDA.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Tja, als geboren en getogen Gelderlander, maar met een Fries hart, wilde ik ook beginnen met de sluis Kornwerderzand, maar korthedshalve ga ik me aansluiten bij de vragen en opmerkingen die de VVD-fractie heeft geplaatst; dan kom ik in mijn tijd weer tot andere zaken. Dat geldt ook voor het Amsterdamse havengebied: ik sluit mij daarvoor ook aan bij de vragen van de VVD.

Maar dan kom ik bij de groene maritieme coalitie. Dat ligt ook in het verlengde van de situatie bij Kornwerderzand. Ik vroeg me af: hoe zet het kabinet in op een versterking van de potentie van het maritieme Noord-Nederland? Hoe gaat het kabinet samen met de maritieme industrie en kenniscentra een wezenlijke bijdrage leveren aan een transitie naar een maritiem emissieloos Nederland?

Dan de economische situatie en het onderhoud van de sluisen. De coronacrisis heeft ook laten zien dat de economische situatie in de binnenvaart niet rooskleurig is. De schipper en zijn familie zijn totaal

afhankelijk geworden van de bevrachter en de verlader. Dat komt niet alleen door corona, maar dat is het systeem blijkbaar. En ondanks de hulp die het kabinet geeft, heeft de CDA-fractie grote zorgen of de binnenvaart alle wensen rondom vergroening en innovatie wel kan gaan waarmaken. Ondanks de goede inzet van het kabinet – want dat wil ik benadrukken – om vervoer over het water te stimuleren, is de praktijk weerbarstiger. De vragen die ik daarbij heb, zijn de volgende. Wat heeft de Minister voor ideeën rondom een transparantere markt? En ook de ernstige situatie rondom achterstallig onderhoud van sluisen en bruggen levert een ernstige situatie op. Ik verwijs maar naar de bevindingen van de Algemene Rekenkamer. Ik heb recent ook al heel wat schriftelijke vragen hierover gesteld. En ik vroeg me eigenlijk af, al weet ik niet of ik dat aan een demissionaire Minister moet vragen, wat nou prioriteit heeft: de aanleg van nieuwe verbindingen of onderhoud van het bestaande? Maar misschien krijg ik daar toch nog iets van een blik op van deze Minister. Dan fosfide. De CDA-fractie ondersteunt de Minister in haar inzet om bescherming te bieden aan iedereen die betrokken is bij de overslag van gegaste ladingen. Schippers moeten kunnen vertrouwen op een veilige lading. Echter, in de Kamerbrief wordt alleen over fosfidetabletten gesproken. Wij als CDA vroegen ons af of fosfide het enige middel is dat wordt gebruikt; volgens mij bijvoorbeeld ook hexaan. Ik vroeg me ook af wie nou voor deze toestand precies verantwoordelijk is, ook voor de controle en de handhaving. Graag een reactie van de Minister. Want vanuit het veld verneem ik dat een binnenvaartschipper niet weet of er gebruik is gemaakt van fosfidetabletten of een andere gassing van zijn lading, die hij dan gaat vervoeren. Ik vroeg me af, en dat is van belang voor dit dossier, welke oplossing de Minister heeft voor dit probleem. Dan de ligplaatsproblematiek. Een motie van de SP en mijn oud-collega Postma is daarover ingediend. Wij hebben daar als CDA vaker aandacht voor gevraagd, voor goede en veilige ligplaatsen, en samen met de SP is er vorig jaar gevraagd om in een overleg met de sector duidelijke afspraken te maken. Maar wat heeft de Minister nu eigenlijk gedaan om die motie uit te voeren? Want ik kom in de Kamerbrieven niet verder dan dat er een proef is van drie maanden, en dat die jongstleden 10 april is afgelopen. Kortom, een heel kortbegrensde ligplaatsenproef. Wat gaat het vervolg worden, zo vraag ik de Minister. Dan, voorzitter, als ik nog tijd heb, de inzet van drones bij controle. We hebben daar ook recent berichtgeving over gezien, en ik zag ook wat in de stukken voorbijkomen. Want hoe zouden wij het nou vinden als al ons doen en laten rondom onze woonplek regelmatig gevolgd wordt door drones? Binnenvaartschippers trokken bij mij aan de bel over de controles door de ILT, Rijkswaterstaat (RWS) en de politie, waarbij hun privacy in het gedrang komt. Het gevoel van onveiligheid groeit sinds de overheid ook het AIS, zeg maar het volgsysteem van binnenvaartschepen, heeft verplicht, want criminelen maken ook gebruik van deze gegevens om containers met drugs te volgen, en het wordt ze op deze manier wel erg handig gemaakt. En ook de inzet van drones door criminelen komt steeds meer voor. Hoe maken goedwillende schippers nou onderscheid tussen een overheidsdrone en een drone van criminelen? En dan wil ik geen antwoord van «dan moeten ze maar een verrekijker pakken en kijken of er een logootje van de rijksoverheid ergens op zo'n ding staat», want dan gaan we het vandaag niet redden samen. Dan de zeemanshuizen. De Minister heeft een constructief overleg, maar de analyse van de huidige financiële situatie van de zeemanshuizen en een toekomstige visie op de zeemanshuizen en het welzijn van zeevarenden is er nog niet. Wat is de stand van zaken, zowel op de korte termijn met de gevolgen van de coronacrisis, als structureel op de lange termijn? Het laatste punt, voorzitter. Ik kreeg mee – dat weten we allemaal wel, denk ik – het internationaal verbod op asbesthoudende materialen, ook op zeeschepen. In tegenstelling tot heel veel landen wordt daar in Nederland

wél op gehandhaafd. Dat heeft wel consequenties voor de positie van de Nederlandse vlag, want als er te veel gehandhaafd wordt, wordt er omgevlagd, en niet naar de Nederlandse vlag. Ik heb ook begrepen dat de Minister heeft aangegeven voorstander te zijn van een risicogebaseerde aanpak. Ook dat steunen wij of hebben we gesteund, maar er lopen discussies met de Inspectie Leefomgeving en de beleidsafdeling van lenW, heb ik begrepen, die niet leiden tot aanpassing van de beleidsregels. Nee, die leiden tot een striktere regelgeving. Tja, dan wordt het nog steeds moeilijker en wordt het omvlaggen steeds lucratiever. We vinden de bescherming van de bemanning belangrijk, maar we mogen de reders ook niet tot onevenredige onnodige kosten dwingen waarmee de concurrentiepositie in gevaar komt. Kortom: de vraag, en dat heeft blijkbaar ook de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders al in een brief aan de Minister gevraagd, om een oplossing in dit dossier. Maar die is nog steeds niet in beeld. Daarom maar via deze politieke weg: hoever is de Minister daarmee?

Tot zover, voorzitter. Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Geurts. Dan is het woord aan de heer De Hoop van de fractie van de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. De punten over de biobrandstoffen, aangedragen door de VVD en beaamd door het CDA, zijn terecht. We hebben eerder deze maand een debat gehad met de Staatssecretaris van lenW over de bijmengverplichting vanaf volgend jaar. Ik vind zelf dat de binnenvaartsector een rol moet hebben bij het vervullen van duurzaamheid in de mobiliteit, maar we moeten de zorgen die daar genoemd worden, zeker serieus nemen. Dus ook van ons de vraag wat de Minister met deze signalen doet. Ook ben ik benieuwd naar de uitvoering van de motie van de heren Alkaya en Bisschop, die in dat debat ook naar voren kwam. Lukt dat wel, ook vanwege de bijmengverplichting vanaf januari 2022?

Het leuke aan deze commissie is dat alle woordvoerders vandaag een band met Friesland hebben. Ik weet dat de heer Van Raan uit Harlingen komt. Ik ben zelf natuurlijk een Fries en ook mijn collega's van de VVD en het CDA gaven al aan dat zij er een band mee hebben.

In plaats van over de financiële componenten en de lobbybrief van de binnenvaartschippers, waarover ik vooral van mijn collega's hoorde, wil ik het hebben over een heel ander belangrijk punt voor Friesland, namelijk de Wadden.

De Wadden zijn een prachtig gebied, dat we moeten koesteren om te wonen, om te recreëren, maar vooral om te genieten. Het is bijna tweeënhalf jaar geleden dat MSC Zoe tijdens een noordwesterstorm 342 containers verloor. Het kwetsbare Waddengebied was in één klap een afvalberg. 3,2 miljoen kilo afval, waarvan een groot gedeelte als plastic korrels aanspoelde op de eilanden. Begin dit jaar zou een kwart van de rotzooi nog altijd niet zijn opgeruimd, ondanks de tomeloze inzet van vrijwilligers. Tweeënhalf jaar na deze ecologische ramp varen er nog altijd containerschepen over de zuidelijke route tijdens stormachtige omstandigheden. Het containerverlies van de Baltic Tern afgelopen 5 april toont de gevolgen van de risico's die we nemen. Tijdens die periode met hoge golven zijn er veertien grote containerschepen opgeroepen die voornemens waren de zuidelijke route te nemen. Deze schepen is gevraagd de noordelijke route te nemen. Twaalf schepen hebben dat advies opgevolgd. Twee schepen hebben dat niet gedaan. Hieruit blijkt wel hoe groot het belang is van de adviezen van de kustwacht en hoe groot de constante dreiging van een nieuwe ramp. Eind 2020 zei de Minister, naar aanleiding van het OVV-rapport, dat Duitsland grote en kleine containerschepen zou waarschuwen tijdens stormachtige omstan-

digheden. Waarom is dit dan niet in het geval van de Baltic Tern gebeurd? Heeft de Minister hierover contact gehad met haar Duitse collega? Wat heeft zij vorig jaar nou precies afgesproken? Wij kunnen alleen maar één ding concluderen: óf de woorden zijn niet nagekomen óf de Duitsers hebben onze afspraken genegeerd. Daar zijn we heel benieuwd naar. Voor reders is het nemen van de zuidelijke route bovenal een financiële afweging. Daarom is het van groot belang dat ze weten dat ze voor 100% moeten omdraaien als het misgaat. In het geval van de MSC Zoe heeft de reder slechts de helft betaald van het onderzoek naar milieuschade. Is de Minister het met de Partij van de Arbeid eens dat de reder volledig zou moeten opdraaien voor alle mogelijke kosten en dus ook voor alle kosten van het onderzoek naar milieuschade?

Voorzitter. Een belangrijk punt is dat het internationale recht voorziet in de bevoegdheid om maatregelen zoals een interventiebevoegdheid op te leggen. Dat staat in de Wet bestrijding maritieme ongevallen, artikel 18.1. Wanneer een schip onder vreemde vlag een onmiddellijk en dreigend gevaar voor het milieu van de kuststaat vormt, kan men gebruikmaken van de interventiebevoegdheid, niet alleen in territoriale zee maar ook daarbuiten. Is de Minister het met ons eens dat dit het geval was bij de MSC Zoe, de Baltic Tern en de overige schepen die afgelopen april weer het risico wilden nemen? Waarom heeft de kustwacht nog steeds geen interventiebevoegdheid? Waarom is deze mogelijkheid nog niets eens onderzocht na tweeënhalf jaar? Het waarschuwingssysteem werkt goed. Laten we ervoor zorgen dat dit niet genegeerd kan worden door een kapitein en laten we de interventiebevoegdheid invoeren.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Dan is het woord nu aan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik kwam de Minister al veel in de lucht tegen, maar nu ook op het water. Dat is mooi. Dan kunnen we ook daar de degens kruisen. We sluiten inderdaad af met een Fries, tenzij de heer De Groot ook nog een verhandeling gaat houden. Ik weet eigenlijk niet of hij uit Friesland komt.

De voorzitter:

Ik houd het nog even in het midden.

De heer Van Raan (PvdD):

Een cliffhanger! Voorzitter. Vandaag staan er veel belangrijke onderwerpen op de agenda, maar ik beperk me tot drie: varend ontgassen, wat rotzooi veroorzaakt, onverantwoordelijke vaarroutes voor de containervaart, die rotzooi geeft – ik maak gebruik van de kracht van de herhaling van de heer De Hoop – en de absurde vergunningen die het mogelijk maken dat de rotzooi als gevolg van gaswinning gedumpt wordt naast een natuurgebied. Ik denk dat de Minister hierin al een rode draad herkent: het dumpen van rotzooi en wat we daaraan gaan doen. Varend ontgassen. Zoals de Minister wellicht weet wil mijn fractie dat dossier zo snel mogelijk afsluiten door middel van een verbod. Ik neem aan dat de Minister dat eigenlijk ook wil afsluiten. We konden in de brief van de Minister lezen dat nog drie landen het Scheepvaartafvalstoffenverdrag moeten ratificeren. Hoe staat het daarmee? Op welke termijn verwacht u dat? En is het ook niet zo dat Europese regels het niet onmogelijk maken om het alvast te verbieden? De Minister hoeft er dus niet op te wachten dat andere landen het geratificeerd hebben. En als het niet kan, wat kan de Minister dan toezeggen qua invloed die zij gaat aanwenden om die andere landen zo snel mogelijk zover te krijgen?

Een andere vraag met betrekking tot ontgassen: hoe staat het met de locaties om te ontgassen in Nederland? Hoeveel zijn er klaar en hoeveel denkt de Minister te kunnen realiseren het komende jaar? Ik wil toch wel even benadrukken dat we namelijk ook de sector de kans moeten geven om zich daarop voor te bereiden. Voorspelbaarheid is dus ook belangrijk daarbij. Ook konden we lezen dat de sector geïnformeerd wordt over het aanstaande verbod. De vraag is of dat voldoende is. Vindt de sector dat voldoende? Welke voorbereidingen worden er in Nederland samen met de sector getroffen ter voorbereiding op dat verbod?

Voorzitter. Dan de gevolgen van de ramp met de MSC Zoe en de Baltic Tern. Eigenlijk moet je spreken van het gebrek aan gevolgen. Het rapport van de OVV doet een hoop aanbevelingen; overigens behalve een vaarverbod voor de zuidelijke route, maar dat terzijde. En wat doet de Minister? Die zet in op een interventieladder, te beginnen bij de onderkant, namelijk het informeren. Niemand zal ontkennen dat goed zeemanschap belangrijk is, maar sommige zaken zullen we helaas toch wat strenger moeten aanpakken. De schepen die de zuidelijke route nemen, worden steeds groter. De route wordt steeds drukker, omdat de wijsheid om minder spullen uit onder andere China te halen, echt nog te weinig is doorgedrongen. Is het misschien toch een idee om in ieder geval de ecologische keuze te maken en niet de economische keuze, en dus de zuidelijke route voor grote containerschepen te sluiten?

Voorzitter. In april gaf de Minister aan dat het contact met Duitsland en Denemarken vanwege corona moeilijk liep. Nu weten we in één keer dat deze landen niet bereid zijn om bindende actie te ondernemen. De vraag is natuurlijk waarom Duitsland en Denemarken daar niet toe bereid zijn. Misschien kan de Minister daar wat over vertellen. De vraag hier is ook, en daarmee sluit ik aan bij de heer De Hoop, de volgende. In het OVV-rapport staat namelijk dat de Waddenzee wordt erkend al kwetsbaar natuurgebied. De IMO geeft mogelijkheden om dan in te grijpen, om aanvullende en beperkende maatregelen voor de scheepvaart te nemen. Erkent de Minister dat zij eigenlijk voldoende aanknopingspunten heeft om strenger in te grijpen? En als de Minister niet bereid is om deze grotere containerschepen te weren uit de zuidelijke vaarroute, is zij dan wel bereid om dat te doen wanneer het slecht weer is, dus dat zij die interventieladder wat sneller opklimt? De kustwacht zou dit verbod dan moeten kunnen handhaven. Die geeft al aan daar eigenlijk niet de menskracht voor te hebben. Is zij bereid stappen te ondernemen om de kustwacht uit te breiden?

Voorzitter. Ik kom bij het laatste punt. Vorige week konden we lezen dat voor gaswinning bizarre hoeveelheden vervuild water geloosd mogen worden in de Noordzee boven Schiermonnikoog. Als dit plan doorgaat mag er dagelijks tot 60.000 liter vervuild water met onder andere benzeen, kwik, zink en methanol gestort worden in de zee. Dit geldt voor de komende 10 tot 35 jaar. Dat is best bijzonder, want gaswinning voor 35 jaar kan helemaal niet. Daarvan hebben we al afgesproken dat dat moet worden gestopt. Ook het Staatstoezicht op de Mijnen zegt dat dit onwenselijk is. Dit is een van de vele voorbeelden van wel legaal maar niet wenselijk, ook moreel niet wenselijk. Deelt de Minister de analyse dat dit onwenselijk is, op het ecocidale af? Wat gaat zij eraan doen om de Noordzee te beschermen tegen deze vervuiling? Gaat zij duidelijk maken aan de collega's dat dergelijke infrastructures niet vergund horen te worden in de Noordzee, en trouwens ook niet in de Waddenzee?

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u, meneer Van Raan. Dan vraag ik nu aan de heer Heerema om het voorzitterschap over te nemen.

Voorzitter: Rudmer Heerema

De **voorzitter**:

Zeker. Meneer De Groot, gaat uw gang voor uw eerste termijn.

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

De grote vraag is natuurlijk: ben ik Fries of niet? Ik ben genetisch 100% Fries. Vanaf deze zomer ga ik ook in Friesland wonen. Ik denk dat we hier een Fries hart hebben, dus we hebben eigenlijk alles in huis. Dat geldt ook voor het maritieme cluster; dat heeft ook alles in huis. Ik heb de laatste weken kennis daarmee gemaakt. Dan zie je reders, havens en scheepsbouwers en kennisinstellingen daaromheen. Dat ziet er eigenlijk hartstikke mooi uit, als een maakindustrie. Er vallen ook een paar dingen op, bijvoorbeeld de boot van TESO naar Texel. Die wordt gemaakt in Spanje. Daar is niks mis mee, maar hij deed het eerst niet. De boot naar Terschelling, een van mijn lievelingseilanden, is gemaakt in Vietnam. Die deed het eerst ook niet. De Minister koopt ribs in Italië en dat was hetzelfde verhaal. Het lijkt wel een Fyra, maar dan iets kleiner; sorry, hoor. Ik zie discussies over de haven van Amsterdam, waar al eerder naar werd verwezen. Daar moet de werf Damen worden verplaatst, maar daar krijgt de overheid het niet voor elkaar om die naar het ADM-terrein te krijgen. Daardoor heb je straks heel veel publieke investeringen in de sluizen, maar mogelijk geen reparatiewerf in een zeehaven. Hoe strategisch zijn we dan bezig? Ik zie vier ministeries die daarover gaan. Ik zie ook de ILT, die zowel controleert als diensten verleent. Er kan dus wel het nodige verbeterd worden. Kunnen we die hele maritieme sector niet gewoon wat strategischer benaderen?

Ik zie ook heel veel beperkende regels als het gaat om staatssteun, mededinging, overnames en aanbestedingen. Ik heb een vraag aan de Staatssecretaris. Je ziet een beetje de orthodoxie van EZK. We volgen al die regels, maar als we niet oppassen, concluderen we straks: de regels zijn keurig gevolgd, maar de economie is overleden. Uiteindelijk zijn die regels er om ook een vitale economie te hebben. Een industriepolitiek – misschien moet ik het woord maar noemen – ten aanzien van de maritieme sector is misschien helemaal niet zo gek. We durven het allemaal niet meer na RSV – dat is een groot trauma geweest – maar misschien moeten we er toch eens over nadenken om wat gericht zo'n cluster te benadrukken. Ik wil beide bewindspersonen uitnodigen om met D66 mee te denken over hoe we dat zouden kunnen doen.

Ik heb een aantal suggesties en noem op wat voor ons van belang is. Dat is in ieder geval een gelijk speelveld in de Europese Unie. Als wij heel orthodox zijn met aanbestedingsregels of staatssteun, terwijl andere Europese landen dat niet zijn, waarom zouden we daarin dan een gekke henzie zijn?

Denk ook aan wederkerigheid als het gaat om aanbesteden. Stel dat wij boten bestellen in Vietnam – ik noem maar wat. Mogen onze scheepsbouwers daar dan ook naar meedingen of niet? Hoe zit het dan met alle steun die bijvoorbeeld de Chinese overheid of Aziatische overheden geven aan de bouw van schepen?

Intelligent aanbesteden – ik kom daar straks nog even op terug – is misschien een optie, in plaats van regelgericht aanbesteden.

En ik doel natuurlijk ook op de dienstverlening. De heer Heerema noemde dat al. In dat verband heb ik ook de volgende vraag: wat is de stand van zaken rond de maritieme autoriteit? Wat doen we om Nederland als vlaggenstaat aantrekkelijk te maken?

Deze punten komen eigenlijk samen in de verduurzamingsopgave. Dat is een publieke en private opgave. Wat betreft die verduurzamingslag ga je het niet redden met proven technologies, wat nu wel een beetje het idee is. Ga nou samen om de tafel zitten om ervoor te zorgen dat je die aanbesteding op een intelligente manier doet. Ga samen met de scheeps-

bouwers ervoor zorgen dat je de vervanging van de Rijksrederijvloot en het hele maritieme masterplan gewoon op deze manier gaat realiseren. Voorzitter. Dan de MSC Zoe. Daar is al het nodige over gezegd; ik sluit mij daarbij aan. Ik wil u graag de petitie overhandigen die ik in ontvangst mocht nemen namens bijna 10.000 bezorgde mensen die net zoveel geven om de Waddenzee als een groot aantal collega's hier. Die maken zich er nog steeds zorgen over dat de zuidelijke route nog steeds kan worden gebruikt. De heer De Hoop zei daar het nodige over. De Kamer heeft tot twee keer toe een motie aangenomen die zegt: wat betreft die bindende advisering willen we toch heel duidelijk de stappen zien die worden gezet. In de beantwoording zegt de Minister: ik ga nu iets onderzoeken. Maar dit najaar komt er weer een stormseizoen. Dan zouden we toch graag willen dat die bindende advisering een feit is. Tot slot, voorzitter. Ik heb de laatste jaren de Zeevaartschool in Enkhuizen doorlopen. Daar word je opgeleid – ik werd opgeleid tot stuurman – voor de historische zeilvaart, in de volksmond: de bruine vloot. Ik ben dus ook ontzettend blij dat er nu een regeling komt. Vanaf deze plek namens zeer veel dankbare schippers complimenten aan de Staatssecretaris voor die regeling. Het heeft lang geduurd, maar uiteindelijk ziet die er heel erg goed uit. Ik heb een paar vragen. Er zijn nog vijf, tien of misschien twintig knelgevallen. Dat zijn schepen die jonger dan 50 jaar zijn, bijvoorbeeld de Eendracht, duidelijk een charterschip. Of het zijn schepen die net een nieuwe overname hadden, de starters. Die hadden geen omzet en vallen dus buiten die andere regeling. Is de Minister bereid om samen met de sector te kijken, case by case, of we daarvoor niet iets beargumenteerd kunnen doen, zonder de doos van Pandora open te trekken? Ik begrijp namelijk dat dat niet de bedoeling is? Dan nog even een uitleg over de de-minimisregeling of over het maximum van twee ton. Er zijn schepen, bijvoorbeeld de Oosterschelde, die ver boven dat bedrag zitten, ook qua onderhoudskosten. Komen die in de knel als er hogere bedragen dan twee ton moeten worden uitgekeerd?

De voorzitter:

Is dit uw afsluiting?

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Ja. Dank u wel voor uw aandacht. Ik ben benieuwd naar de beantwoording.

De voorzitter:

Hartstikke goed. U heeft in ieder geval twee vragen. Ik ga eerst naar de heer De Hoop en dan naar de heer Van Raan.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb een verduidelijkende vraag aan de heer De Groot: is D66 voorstander van een interventiebevoegdheid voor de Waddengebieden?

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Ja, absoluut. Daartoe hebben we ook samen met het CDA een motie ingediend. Dat hebben we nog een keer gedaan, om er nog wat meer druk op te zetten. Het antwoord is dus: ja.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik hoor de heer De Groot over de bruine vaart en zijn voorliefde daarvoor. Gefeliciteerd! Harlingen heeft misschien wel een nieuwe inwoner. Dat is mijn geboorteplaats en misschien uw toekomstige woonplaats. Weer een nieuw cliffhanger: misschien gaat u daar wonen. Maar als het inderdaad zo is dat industriepolitiek dient om, wat steeds vaker gebeurt, rechterlijke uitspraken te voorkomen omdat de politiek het laat liggen, dan vindt D66 de Partij voor de Dieren waarschijnlijk naast zich. Mijn vraag gaat dan ook

over het volgende. Ik hoor prachtige woorden, ook over de Waddenzee. Ik snap best dat de heer De Groot gaat zeggen: ik wacht even het antwoord van de Minister af. Maar vindt D66 in principe ook dat die vergunning om dagelijks 60.000 liter rotzooi te dumpen in de Noordzee, naast een natuurgebied – ik doel op Schiermonnikoog; u gaat daar misschien langsvaren met uw bruine vloot – ten gunste van gas- en oliewinning, gestopt moet worden? Of zegt D66: nou, nee, eigenlijk niet?

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

Ik heb het bericht gelezen dat mij werd toegestuurd. Ik was heel erg verbaasd dat het überhaupt mocht. Ik ben dus benieuwd naar de beantwoording. Het lijkt mij namelijk heel sterk, ook omdat het gebied boven de eilanden een Natura 2000-gebied is. Ik vraag me dus af of het is toegestaan om dergelijke stoffen daar te lozen.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan, afsluitend.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Als we de brieven van het SodM mogen geloven, dan zeggen die: het is niet gewenst, maar het is legaal. Dat antwoord kennen we dus al. De Minister gaat dat ongetwijfeld nog verduidelijken. Als het inderdaad zo doorgaat, neem ik aan dat ik D66 aan de kant van de Partij voor de Dieren kan vinden als we gaan proberen om het tegen te houden. Klopt dat?

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

Ik wacht het antwoord van de Minister even af, maar ik vind het zorgelijk. Maar misschien is het onmogelijk om het anders te doen. Daarnaast is D66 ook geen voorstander van de mijnbouw op de Waddenzee en de stapeling van activiteiten die nu nog steeds plaatsvinden ondanks de natuurlijke status van het gebied.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar de afvaardiging van het kabinet. Hoelang heeft u nodig?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zou willen vragen om een kwartiertje te schorsen. Ik heb nog een ander verzoek namens de Staatssecretaris. Als Volendamse is zij natuurlijk zeer begaan met de scheepvaart, maar zij heeft ook nog andere verplichtingen. Aangezien wij hebben geconstateerd dat er voor haar maar een beperkt aantal vragen zijn, zouden die misschien als eerste kunnen. Dan zou zij daarna kunnen vertrekken, als de Kamer dat goedvindt.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij uitstekend. Dan schors ik tot 13.50 uur en dan komen we daarna terug met de Staatssecretaris als eerste spreker.

De vergadering wordt van 13.33 uur tot 13.51 uur geschorst.

Voorzitter: Tjeerd de Groot

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris van EZK, uit Volendam, Noord-Holland.

Staatssecretaris **Keijzer**:

Dank u wel, voorzitter. Het is voor het eerst dat ik aanwezig ben bij een commissievergadering van IenW. Ik vind dat daar een heel hoog Fries gehalte in zit. Als dochter van de voormalige Zuiderzee, nu het IJsselmeer

– lees: Markermeer – dacht ik bij mezelf: het is goed om er ook een klein beetje Volendam in te stoppen, de andere kant. Ik voel me bevoorrecht om met zo veel mensen in een kamer te zijn om te spreken over een sector die echt hoort bij onze historie en die volgens mij ook onderdeel is van de genen van eenieder in Nederland. Het is ook een sector met een rijke maritieme historie.

Ik zal heel concreet afdalen naar de vragen die aan mij gesteld zijn, over de bruine vloot. De bruine vloot kon al aanspraak maken op de verschillende eerdere TVL'en. Alles bij elkaar opgeteld, is er sinds de start van de coronacrisis 27 miljoen uitgekeerd aan alle SBI-codes die daaronder vallen. Daar hoort de bruine vloot ook bij. Het is dus niet alleen uitgekeerd aan de bruine vloot, maar aan alle SBI-codes waar de bruine vloot ook onder valt. Al heel snel werd mij duidelijk dat er iets heel bijzonders aan de hand was met de bruine vloot. Een werkbezoek aan Kampen heeft daar zeker aan bijgedragen. De bruine vloot is niet alleen onderdeel van onze historie, maar er worden ook groepsreizen mee georganiseerd, waarbij mensen deel uitmaken van het werk op en het in de vaart houden van die schepen. Daardoor worden er extra eisen gesteld aan het onderhoud en aan de veiligheidskeuringen.

Dat is uiteindelijk aanleiding geweest om eind augustus aan te kondigen dat er extra geld zou komen voor de bruine vloot. Het is nu al juni. Op 27 mei heb ik een brief gestuurd waarin definitief geschreven staat waaraan een schip moet voldoen om aanspraak te kunnen maken op de bruinevlootregeling. Ik heb al eerder in antwoord op Kamervragen uiteengezet dat de TVL sinds augustus elke keer werd aangepast en uitgebreid. Nadat het stof daarvan was neergedaald, moesten we elke keer bekijken wat dit betekende voor de bruinevlootregeling, want er zitten nu eenmaal grenzen aan wat je aan ondersteuning mag doen. Uiteindelijk lag die regeling er. Op 27 mei heeft de Kamer daar een brief over gehad. Ik denk dat het zonde is van onze tijd als ik nu precies uiteen ga zetten waaraan je moet voldoen. De betrokkenen weten dat. Degenen die dat niet weten, zou ik willen verwijzen naar die brief.

Er zijn een aantal concrete vragen aan mij gesteld. De eerste vraag is van de heer Heerema van de VVD-fractie. Hij vroeg aan mij of ook starters in de bruine vloot aanspraak kunnen maken op de verschillende regelingen. Ik heb in de afgelopen tijd geleerd dat er aan zo'n algemeen gestelde vraag vaak een of twee concrete casussen ten grondslag liggen. Het is altijd een beetje moeilijk om het juiste antwoord te geven, want voldoe ik dan aan de vraag? In zijn algemeenheid kun je zeggen dat het aangrijpingspunt om aanspraak te kunnen maken op de verschillende regelingen, de TVL, de bruinevlootregeling of de startersregeling, is dat je op een bepaald moment ingeschreven stond bij de Kamer van Koophandel. Als je specifiek aanspraak wilt kunnen maken op de startersregeling, moest je ingeschreven staan tussen 1 oktober 2019 en 30 juni 2020. Het moment van de aanschaf van de boot is daarbij niet relevant. Bij de startersregeling gaat het erom of je in die tijd ingeschreven stond. Als dat niet zo is, kan je altijd nog een aanvraag indienen voor de TVL en kan je altijd nog in aanmerking komen voor de bruinevlootregeling. Daar gelden dus verschillende criteria voor. Als je een ondernemer spreekt die ... Als er iemand zit te luisteren die denkt «mijn hemel, wat betekent dit voor mij?», bel dan met de RVO. Daar zitten mensen die je precies die informatie kunnen geven die over jouw specifieke casus gaat. Zij kunnen je door het aanvraagformulier heen helpen.

De heer De Groot stelde een vraag ten aanzien van de bruine vloot. Hij vroeg: zit er een maximum aan het geld dat uit deze regeling kan komen? Dat geldt wel voor de bruinevlootregeling. Daar zit een maximum op van een kleine € 125.000. Dat zit onder het maximum van € 200.000 van de de-minimisregeling. Die geldt trouwens voor drie jaar. Je zou zeggen dat er geen probleem is, maar bij de de-minimisregeling moet je ook nog

kijken naar wat je eventueel gehad hebt via de BMKB-regeling, de borgstellingsregeling voor het midden- en kleinbedrijf, de TOGS en eventuele subsidies die verkregen zijn vanuit de gemeente en de provincie.

Kan ik voor de hele grote ondernemers een case-by-casebenadering doen? Het korte en teleurstellende antwoord is nee. Ikzelf of de mensen van mijn ministerie hebben in de afgelopen maanden meerdere keren gesprekken gehad met grote ondernemers die bijvoorbeeld meerdere filialen en hogere kosten hadden. Ik geloof dat we inmiddels, sinds de start, tussen de 150.000 en 200.000 aanvragen door de TVL hebben gehaald. Je loopt er op een gegeven moment tegenaan dat het een algemene regeling is die voor heel veel ondernemers geldt. Als je het case by case gaat bekijken, dan weet je één ding zeker: dat kan de RVO niet aan. Het weerwoord van de heer De Groot zou kunnen zijn: ja, maar we hebben het hier maar over een of twee schepen. Dat zou kunnen, maar in de detailhandel, de horeca en de evenementenbranche heb je het ook vaak maar over een beperkt aantal. Maar alles bij elkaar opgeteld, zet je dan een regeling open die je voor iedereen open moet zetten, zodat iedereen een aanvraag kan indienen. Dan weet je één ding zeker: dan ga je het niet redden.

Voorzitter. Dat gezegd hebbende, stap ik nu over op de andere vragen die aan mij gesteld zijn. Die gaan over strategische of industriële autonomie, zoals dat in het Europese genoemd wordt. De heer De Groot had het idee dat hij iets heel engs zei toen hij het had over industriepolitiek, maar ik ben daar eigenlijk al een hele tijd mee bezig. Hier wreekt zich dat ik deze discussies vooral voer met de leden van de commissie voor Economische Zaken. Dat heb ik bijvoorbeeld vorige week dinsdag nog gedaan in een commissiedebat ter voorbereiding op de Raad Concurrentievermogen van afgelopen donderdag. Niet alleen in het Europese, maar ook binnen het kabinet, en daarbinnen onder mijn verantwoordelijkheid als Staatssecretaris, hebben wij aanzienlijke stappen gezet in de afgelopen jaren. Op het gebied van de digitale economie hebben wij voorstellen gedaan die ingrijpen op het mededingingstoezicht. Die zijn inmiddels overgenomen door de Europese Commissie in de DMA. Op het gebied van aanbestedingen hebben wij een voorstel gedaan voor een level playing field instrument, dat inmiddels grotendeels overgenomen is door de Europese Commissie in de conceptverordening buitenlandse subsidies. Wij zetten dus aanzienlijke stappen om om de rauwe randen van «competition is beautiful, no matter what» – het maakt niet uit hoe je het doet; het is altijd goed als je concurrentie hebt – een paar vangrails te zetten, die vooral zien op oneerlijke concurrentie vanuit derde landen. Ik zou daar nog een heleboel over kunnen zeggen, maar dan zou ik de commissievergadering van vorige week overdoen. Maar weet dat orthodoxie, zoals de heer De Groot het noemde, allang niet meer geldt en daar ben ik trots op.

Dank u wel.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Heerema.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Ik wil het nog even over dit laatste punt hebben. Ik had het idee dat D66 en de VVD elkaar best goed kunnen vinden als het gaat om het Oostelijk Havengebied van Amsterdam, tot aan Velsen. Ik had een heel specifieke vraag. Misschien komt de Minister daar nog op terug, maar de Staatssecretaris begint erover. Hoe kijkt het kabinet naar de ontwikkeling daar en de economische kracht van die regio? Hoe kunnen we die ten volle benutten, zeker omdat we als landelijke overheid 1 miljard in die sluis hebben gestopt? We moeten er natuurlijk wel voor zorgen dat de investeringen die we gedaan hebben, ook tot bloei kunnen komen in het

gebied dat achter die sluis ligt. Ik snap de uitleg van de Staatssecretaris, ook in andere commissies, over wat er gebeurt en wat er gebeurd is, maar ik wil even specifiek inzoomen op het havengebied, waar D66 en de VVD het over hebben.

Staatssecretaris Keijzer:

Volgens mij is dat een onderwerp dat de Minister gaat doen. Het is ook nog goed om hier te benadrukken dat voor het masterplan van de maritieme sector inmiddels ook stappen zijn gezet. De 150 miljoen die in de voorvorige steunbrief werd aangekondigd voor de automotive-, de mobiliteitssector is inmiddels geland in een regeling waar ook de maritieme sector research and development aanspraak op kan maken. Het Groeifonds kent u vast ook allemaal. Daarvan is de eerste tranche ter beschikking gesteld, waarin ook een deel zit voor waterstof, wat uiteindelijk ook van belang is voor deze sector. Er is inmiddels een aanvraag ingediend door de maritieme sector voor de tweede tranche, maar daar kan ik uiteraard niets over zeggen, die moet nog beoordeeld worden. Net zei ik in zijn algemeenheid iets strategische afhankelijkheden en wat je daarbij wel of niet acceptabel vindt. De instrumenten die daar inmiddels op gezet worden, kennen inmiddels een investeringsdeel voor R&D. Het is nog even afwachten wat het voorstel van de sector voor het Groeifonds behelst en wat de adviescommissie daar uiteindelijk van vindt. Dus we hebben daar echt wel stappen in gezet. We moeten alleen niet met elkaar denken – dat is ook de discussie die ik in Europa voer – dat je als land een Europese kampioen kunt maken, kunt oprichten. Wat je moet doen als overheden, is de omstandigheden creëren waarin dit soort bedrijven groot kunnen blijven of groot kunnen worden in die grote wereldeconomie.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Die laatste zin is nou net de meest interessante. Ik dacht: prima verhaal, hartstikke goed. Dat laatste is volgens mij precies het haakje, dat er dus een strategische rol voor de overheid is in het havengebied van Velsen tot oostelijk Amsterdam, om te zorgen dat die bedrijven daar levensvatbaar zijn, levensvatbaar kunnen blijven en ervoor te zorgen dat die economische factor voor Nederland, en eigenlijk ook voor de rest van Europa, tot volle wasdom kan blijven komen. Daar vragen wij volgens mij naar, maar ik begrijp dat de Minister daar ook op gaat antwoorden, als ik het zo begreep van de Staatssecretaris. Dus dan ben ik benieuwd naar dat antwoord.

Staatssecretaris Keijzer:

Ik ben Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat en verantwoordelijk voor mededinging en voor innovatie. Dus dat zijn de twee punten waarop ik aanhaak en waar ik instrumentarium op zet. Dit klinkt mij ook als een vraagstuk van ruimtelijke ordening in de oren en als een maritiem vraagstuk. Dan kijk ik naar mijn collega's in het kabinet, in dit geval naar de Minister van IenW, en voor ruimtelijke ordening – voor zover dat overigens geen lokale bevoegdheid is – naar de Minister van BZK.

De voorzitter:

Als er geen andere collega's zijn, heb ik zelf nog een vraag. Ik begrijp die case-by-case, maar dat gaat echt om heel weinig en vooral om replica's. De Stad Amsterdam is zo'n replica, een schip dat duidelijk wel onder de historische vloot valt. Wat de industriepolitiek betreft, is het heel goed op het digitale domein om inderdaad die rauwe randen van de competitie eraf te laten. Dat is ook echt een domein dat EZK heeft opgenomen. Begrijp ik uit de woorden van de Staatssecretaris dat zij ook zegt: ik zie het wel zitten om vanuit de ervaringen die we nu hebben in dat digitale

cluster toch ook dat maritieme cluster strategisch te gaan benaderen vanuit die regels voor staatssteun, mededinging en aanbesteding?

Staatssecretaris **Keijzer**:

De digitale economie is in die zin een andere; die draait op data. Daarbij zit je zo langzamerhand in de situatie dat digitale platformen poortwachtersplatformen zijn geworden, die in staat zijn om competitie en daarmee nieuwe kansen voor startende ondernemers compleet te frustreren. Daar zien de voorstellen op die wij gedaan hebben, die niet zozeer de mededingingswetgeving op zijn kop zetten, maar vooral ook de criteria wanneer dat mededingingstoezicht zijn toepassing kan vinden; dus die criteria, de aangrijpingspunten om daar wat aan te doen. Tot op heden treedt het mededingingstoezicht in werking wanneer een overname een bepaalde omzetrempel raakt. Wat zie je in de digitale economie? Dat veelbelovende startersbedrijven bij lange na niet aan dat soort omzetrempels komen, maar dat de waarde van data dusdanig is dat je je moet afvragen of het goed is dat Facebook WhatsApp opkoopt, om maar eens een dwarsstraat te noemen. Het level playing-instrument waar ik het net over had, geldt voor de industrie breed, dus voor alle sectoren. Vooral bij aanbestedingen kun je je afvragen of het aanbod dat hier gedaan wordt dermate laag is dat oneerlijke concurrentie in werking treedt. Tot op heden kon je dan niet heel goed achter komen. Het level playing-instrument dat wij hebben geformuleerd, maakt het mogelijk dat dan de mededingingstoezichthouder kan zeggen: doe de boeken maar eens open. Delen daarvan zijn uiteindelijk opgenomen in de verordening buitenlandse subsidies. Als ik het goed zeg, krijgt de Kamer daarover eind deze maand de zogenaamde BNC-fiche, met wat vind het kabinet daarvan vindt. Ik denk dat dat een goed moment is voor de Kamer om daar dan het debat over te voeren.

De verwachting is wel, zeg ik maar richting de leden van deze commissie, dat dat debat gevoerd zal worden in de commissie Economische Zaken en Klimaat. Dus kijk ook in uw werkverdeling hoe u dat dan in de fracties doet, maar daar ga ik natuurlijk niet over. Ik vind het natuurlijk heel mooi om deze discussie ook met u te voeren, maar voordat je het weet, vindt een andere commissie dat ook mooi en voer ik het debat drie keer in de maand.

De **voorzitter**:

En de replica's, wilt u daar nog op reflecteren?

Staatssecretaris **Keijzer**:

Daarvoor geldt dat er in elke sector voorbeelden zijn van bedrijven die net niet voldoen aan de voorwaarden zoals we die geformuleerd hebben. Dat zijn frustrerende rafelranden aan de regelingen. Een oplossing daarvoor is een case-by-casebenadering, maar dan kom je terecht in een situatie die ik niet schets. Eén ding weet ik zeker, dat kan de RVO nooit aan en dat leidt alleen maar tot frustratie. Dus de vraag wat we in de uitvoering aankunnen is uiteindelijk ook een overweging om iets niet te doen.

De **voorzitter**:

Dan dank ik de Staatssecretaris voor haar beantwoording en voor haar aanwezigheid hier, en wens ik haar nog een prettige middag. We gaan nu over naar de Minister voor de beantwoording van de vragen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank je wel, voorzitter. In constateerde dat het debat startte met een soort wedstrijdje verplassen wie er het meest van Friesland houdt. Als vrouwen ben ik fysiek wat minder geschikt voor verplassen, dus ik dacht: laat ik

daar ook maar niet aan meedoen en maar gewoon starten met het debat, waarbij ik natuurlijk wil uitstralen dat ik voor álle provincies evenveel hart heb.

Om maar gewoon op het hoogste abstractieniveau te beginnen, waar verschillende woordvoerders het ook over hadden: de scheepvaart, het maritieme cluster als geheel. Ik ben blij met de grote aandacht hiervoor in dit debat. We hebben in de afgelopen periode een Havennota opgesteld waarbij we ook geïntegreerd gekeken hebben naar dat totale ecosysteem van de haveninfrastructuur die we hebben, van de grote mainport Rotterdam, Amsterdam en een zeehaven als Moerdijk maar ook de Noordelijke havens, tot en met de haarvaten, met de kleine binnenvaarthavens in het binnenland en de recreatiehavens, die vaker als jachthavens worden omschreven. We hebben echt gekeken naar het hele systeem om daar ook maximaal rendement uit te halen.

Dat doen we natuurlijk ook in de internationale context, waar ook nog wat vragen over waren, zoals over het level playing field van de heer De Groot. Daar zijn we ook bij aanvang van dit kabinet juist mee begonnen omdat er nog wat speelde rondom de Vpb, de vennootschapsbelasting, waar in andere landen wat creatief mee om werd gegaan, zeg ik maar voorzichtig en wat de Nederlandse havens op achterstand zou zetten. Daar zijn we ook mee aan de slag gegaan als een belangrijk aandachtspunt.

Eigenlijk speelt in de hele maritieme sector hetzelfde als in de economie als geheel. Er is een enorme opgave ten aanzien van de energietransitie, verduurzaming, die uiteraard ook door de hele maritieme sector speelt. De hele tweede hele grote trend die ook overall speelt, is natuurlijk die van digitalisering. Daar moeten we ook echt in vooroplopen en dat doen we ook. Ik kan zeer de nieuwsbrief van Smart Shipping aanbevelen aan de leden van deze commissie, waarin echt regelmatig fantastische voorbeelden voorbijkomen van wat we ook op dat gebied in Nederland allemaal in huis hebben. Ik kan u melden dat ik in de afgelopen periode ook uit alle delen van de wereld mensen heb mogen rondsnoeren door havens, maar bijvoorbeeld ook naar het MARIN en naar een simulator voor opleidingen in de scheepvaart. We ontvangen in Nederland mensen die hun scheepvaartopleiding doen vanuit de hele wereld. Dus we hebben ook echt iets om trots op te zijn. We weten niet hoelang deze demissionaire periode nog duurt, maar in ieder geval zal ik zolang die periode daar heel graag met u samen aan werken.

We hebben natuurlijk de Maritieme Strategie, de Green Deal en de Goederenvervoeragenda. Daarin zit al een deel van het beleid opgeslagen. U noemde net zelf, dacht ik, ook het Maritiem Masterplan, waarin een goed inhoudelijk plan is gepresenteerd om te komen tot 30 emissieloze schepen. Ik denk dat ik u niet hoeft uit te leggen dat juist in de scheepvaart heel ingewikkeld is. Het is een kleinere markt, dus het is voor de motorenfabrikanten minder interessant om daar meteen in te duiken. We hebben dus ook daar voorlopers, bijvoorbeeld voor het eerste waterstofschip. We hebben schepen waarbij de container de batterij is, zeg ik maar even heel huiselijk. Er wordt dus echt heel veel innovatiekracht getoond. Om dat verder te stimuleren hebben we op 17 mei jongstleden de R&D-regeling voor de mobiliteitssectoren opengesteld. Dat sluit, denk ik, ook mooi aan op initiatieven uit het masterplan.

Ten aanzien van aanbesteding, mededinging en staatssteun heeft de Staatssecretaris net al het nodige opgemerkt. Juist omdat het vooral Europees is, is het natuurlijk lastig om daaraan te sleutelen en dat te verbeteren, maar we trekken samen op waar het kan. Ik zeg ook altijd tegen mensen uit de sector: «Als jullie voorbeelden hebben van andere landen die het op een slimmere manier doen, kom ermee, want we willen dat ook graag. Laten we kijken of we tot verbeteringen kunnen komen.» Dat geldt overigens voor alle modaliteiten, want ik ben het natuurlijk zeer eens dat we uiteindelijk een level playing field moeten bewaken. We

moeten in ieder geval zorgen dat ons bedrijfsleven niet op achterstand komt te staan door wat voor reden dan ook. U heeft het net met de Staatssecretaris al gehad over hoe sommige andere landen elders in de wereld daarmee kunnen omgaan. Die gaan misschien wat makkelijker om met staatssteun dan we in Europa doen. Wij voeren daarover steeds het gesprek met de sector.

De heer De Groot vroeg ook naar de reciprociteit. Ik kan u melden dat bij de handelsmissies die we naar alle delen van de wereld hebben – zij het dat die door corona al een hele tijd niet meer fysiek plaatsvinden, maar vaak toch digitaal doorgaan – er bijna altijd gevraagd wordt of ik meega. Dat is niet omdat ze mij zo gezellig vinden, maar omdat de maritieme sector en de watersector internationaal een hele grote naam hebben. Denk aan onze grote baggeraars, maar aan onze hele maritieme sector überhaupt, ook bijvoorbeeld de opleidingen, gecombineerd met onze watersector in de zin van te veel, te weinig en te smerig water, zeg ik maar; dat onderdeel van de portefeuille dus. Er zijn dus altijd grote en kleine Nederlandse bedrijven die graag meegaan op de handelsmissies. We proberen dan ook echt gezamenlijk op te trekken. Ten aanzien van de digitalisering ...

De voorzitter:

Er is even een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

De Minister wordt enthousiast over wat we allemaal kunnen bereiken en wat we bereiken met de scheepvaartsector. Dat deel ik voor een heel groot gedeelte, maar ik voel toch even de noodzaak, gezien de klimaatcrisis, de biodiversiteitscrisis en de opgave waarvoor we staan, om te vragen of de Minister het met de Partij voor de Dieren eens is dat de verduurzaming en de hightech vooral nu in het teken moeten staan van minder uitstoot in plaats van proberen meer te vervoeren. Zijn we het over die prioriteiten eens: minder uitstoot in plaats van meer vervoeren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het belangrijk is dat Nederland een niet onbelangrijk aandeel houdt in het vervoer dat er is, want wij doen het over het algemeen het schoonst. Als er meer door Nederland wordt gedaan, dan is dat voor het klimaat beter. Daar ben ik echt van overtuigd. Ik denk dus dat het goed is dat wij een innovatieve, zo snel mogelijk emissieloze sector hebben waarmee wij ook wereldwijd de toon kunnen zetten. Dat kan juist een concurrentievoordeel opleveren. Zo denken ze ook in de maritieme sector. Ik hoor steeds meer: «Wij kunnen het gewoon. We gaan het gewoon doen.» Het is wel vaak een financiële uitdaging. Ook op het technische pad zullen ze ongetwijfeld nog allerlei uitdagingen tegenkomen. Daar zal ik zo nog iets meer over zeggen als we het over biobrandstoffen hebben. We krijgen ook steeds meer steun van andere Europese lidstaten. Zoals u wel weet, ben ik daarmee eigenlijk vooral via de luchtvaart begonnen, maar dezelfde vooruitstrevende landen die met de luchtvaart willen verduurzamen, krijgen we ook in toenemende mate mee in verduurzaming van de maritieme sector. We hebben niet alleen onze eigen man in Montreal bij ICAO, maar we hebben ook bij IMO in Londen een Nederlander die daar voor een clubje Europese landen aan het stuur zit. Ik denk dat dat eraan bijdraagt dat Nederland een toetje kan meeblazen en een duwtje in de goede richting kan geven.

De heer Van Raan (PvdD):

We gaan het hier nog genoeg over hebben, maar ik vond het belangrijk om het punt te maken dat het echt moet gaan over de verkleining van de Nederlandse voetafdruk, want daar hebben we het over. IMO zit niet in

Parijs, zoals u weet, dus ik neem aan dat daar ook nog de nodige stappen op worden gezet.

Ik wil nog even markeren dat ook aan het begin van deze periode ... Kijk, een level playing field als zodanig is een onzinargument, want dat bestaat helemaal niet. Wij geven ook aan de scheepvaart zoveel fossiele voordelen dat er ten opzichte van andere landen helemaal geen level playing field is. Ik zou de Minister toch willen vragen ... Het level playing field waar we zo nodig naar moeten streven, is eigenlijk een uitgehold begrip, omdat iedereen probeert zijn competitieve voordeel te halen. Er is dus helemaal geen sprake van een level playing field. Het is overigens wel zo – dat wil ik ook even benoemen aan het begin van deze discussie – dat de uitdagingen om te verduurzamen voor de luchtvaart inderdaad groter zijn dan voor de scheepvaart, gezien de technische beperkingen om batterijen door de lucht te vervoeren et cetera. Dat deel ik met de Minister.

De voorzitter:

U heeft straks nog een tweede termijn. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Een herkenbaar geluid vanuit de Partij voor de Dieren. Laat ik ook even vooropstellen: een level playing field in de context waarin we het hier over hadden ... Kijk, een volstrekt level playing field heb je natuurlijk nooit. Ieder bedrijf heeft altijd zijn eigen omstandigheden. Maar volgens mij zijn we het erover eens dat niet-Europese regelgeving op verschillende manieren kan worden uitgelegd, waardoor er een concurrentievervalsing plaatsvindt onder dezelfde regelgeving en waardoor Nederland in het nadeel zou zijn. Dat is het level playing field waar ik net op doelde. Volgens mij zijn we het erover eens dat dat bewaakt moet worden.

De voorzitter:

De heer Van Raan, heel kort nu.

De heer Van Raan (PvdD):

Heel kort, want wat de Minister nu zegt, zou de indruk kunnen wekken dat Europese regels niet verschillend kunnen worden uitgelegd door de verschillende landen. Dat is niet zo. Als milieuoverwegingen een rol spelen bij een richtlijn over bijvoorbeeld vaarroutes, dan mag Nederland die best strenger uitleggen, omdat Nederland het nou eenmaal belangrijker vindt om het milieu beter door te geven aan toekomstige generaties dan bijvoorbeeld een ander land. Wat de Minister zegt, klopt niet helemaal.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dan even helemaal scherp: ik heb het over Europese regelgeving die bedoeld is om voor alle landen hetzelfde te gelden. Dan heb ik het bijvoorbeeld over de aanbestedingsregels. Het kan niet zijn dat andere landen de hand lichten met aanbestedingsregels. Natuurlijk hebt u gelijk: iedere lidstaat heeft, behalve de Europese regels die voorgeschreven zijn en voor iedereen hetzelfde zijn, natuurlijk altijd het recht om een eigen beleid te voeren en om voor welke reden dan ook een kop op Europese regelgeving te plaatsen of allerlei noviteiten. Maar het gaat erom dat als er regels zijn waar wij ons gewoon aan hebben te houden, zoals een Europese aanbestedingswet, het dan niet kan zijn dat andere landen zich daar niet aan houden. Zo heb ik de heer De Groot en anderen verstaan. Daarover zijn we het dan uiteindelijk toch weer eens, volgens mij. In dat kader heeft de heer Heerema gevraagd wat we kunnen doen om meer schepen onder de Nederlandse vlag te krijgen. Daar zijn we in de afgelopen periode mee gestart. Dat zit hem soms in kleine dingen, bijvoorbeeld dat je je aanvraag niet in het Engels kon doen, maar alleen in het Nederlands. Ik vond dat iets wat vrij snel aangepast moet worden,

want u kunt zich voorstellen dat het voor een internationale business een drempel is als de formuleren in het Nederlands moeten. Nederland wil wel vooral een kwaliteitsvlag zijn. Dan kijk ik maar even naar de heer Van Raan. Het is niet zo dat wij iedereen, bij wijze van spreken elke piraat die graag wil varen, graag onder de Nederlandse vlag willen hebben, zeker niet. Het moet echt kwalitatief goed zijn. We hebben natuurlijk het liefst schepen met een hoge economische toegevoegde waarde.

U vraagt naar de snelheid rondom registratie. De registratie moet in principe binnen vijf werkdagen zijn afgehandeld. Bij de ILT is er daarnaast een proces ingeregeld zodat ze op verzoek en als de papieren allemaal in orde zijn 24 uur per zeven dagen, 24/7 dus, beschikbaar zijn om een schip te registreren.

Er is ook gevraagd naar de oprichting van een maritieme autoriteit. Die is bedoeld om de dienstverlening aan de sector te verbeteren. Daar is vanuit de sector op aangedrongen en er is geadviseerd om dat te gaan doen, om de Nederlandse vlag zo nog breder aantrekkelijker te maken. Er wordt nog aan gewerkt om nader in kaart te brengen hoe die autoriteit er precies uit moet zien. Dan gaat het over de praktische organisatie, het personeel, de ICT, dus echt over hoe je die in moet richten. Op basis daarvan ben ik voornemens om daarover nog voor het einde van dit jaar een besluit te nemen. Daar zal ik de Kamer uiteraard ook over informeren.

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

Over de vlag: kwaliteit staat altijd buiten kijf; die moeten we nastreven; daar moet niets aan afgedaan worden. Ik heb heel concreet gevraagd naar twee ambities. Een: wat is nou de ambitie voor onze positie als speler?

Welke invloed kunnen we hebben op de IMO door middel van het aantal schepen en de tonnage? U had aangegeven: we hebben wel ambities, maar we zitten niet echt in de top tien. Maar wat willen we dan? Daar ben ik gewoon benieuwd naar. Wat is onze concrete ambitie als het gaat om het onder Nederlandse vlag laten varen van kwalitatief goede schepen? Laat ik het dan zo concreet noemen. Dat is een.

Twee. Het is heel goed om te horen dat we vijf dagen, maximaal, hebben om de registratie goed te keuren. Er kan 24 uur per dag worden doorgevoerd. Blijkbaar is dat dan nog steeds langer dan andere landen, als ik het goed begrepen heb. Waar zit dan het verschil in? Waarom kunnen wij dat niet in 24 of 48 uur? Ik heb de ambitie neergelegd om te kijken of we het dan in 48 uur kunnen. Dat is twee keer zo lang als in een heel aantal andere landen. Maar vijf keer zo lang als in een aantal andere landen vind ik eigenlijk te laag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik herken hier de topsportachtergrond van de heer Heerema om records te willen vestigen. Voor een deel is het natuurlijk te verklaren uit het feit dat wij niet zomaar klakkeloos iedereen accepteren. De landen die dat wel doen, zul je nooit in snelheid verslaan. Vandaar dat ik er ook niet voor ga om dat binnen een halfuur maar even te regelen, want dan kun je de boel gewoon niet fatsoenlijk controleren. Wij zetten in op kwaliteit. Het voert denk ik te ver om nu een heel exposé te geven over hoe die precies wordt vormgegeven, maar ik zou u het volgende voorstel willen doen. Ik ben toch van plan om u aan het einde van dit jaar over de maritieme autoriteit te informeren. Dan zullen we daar een uitgebreide brief bij doen over hoe we die maritieme autoriteit dan precies vormgeven, waarom we dat zo doen en welke kwaliteitseisen wij daaraan stellen. Het lijkt mij het beste om het zo te doen.

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

Hartstikke goed. En daar zit dan ook die ambitie bij van wat wij willen met de vlag? Hoeveel schepen, tonnage, invloed et cetera?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik vooropstellen dat ik zeker zal proberen om dat zo veel mogelijk te kwantificeren, maar ik wil er wel bij aangeven dat het natuurlijk om de kwaliteit gaat. Daar hebben we al eerder met de sector samen voor gekozen. Nogmaals, je kunt beter wat minder schepen hebben met een hoge toegevoegde economische waarde dan heel veel schepen waar je uiteindelijk niks aan hebt en die je misschien zelfs niet zou moeten willen hebben, om maar wat te noemen. Maar goed, we zetten dat nog een keer voor u op een rijtje in dezelfde brief waarin we de maritieme autoriteit gaan neerzetten.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Dan is er door de heer Heerema ook nog gevraagd naar het stappenplan voor de havensamenwerking. Hij vroeg naar de motie en haalde de haven van Amsterdam aan. Een aantal collega's deed dat ook. Dat was met name gericht op de motie van zijn voorganger, de heer Dijkstra, samen met mevrouw De Pater. De brief daarover zit in de pijplijn. Er is een rapport met bouwstenen voor mogelijke vervolgstappen op het gebied van havensamenwerking opgeleverd. Die rapportage verwacht ik op korte termijn aan uw Kamer te kunnen doen toekomen. Ik geef er wel bij aan dat de vraag hoe je daarmee verder wilt, echt beleidsmatige keuzes vraagt en dat ik in demissionaire staat niet mijn boekje te buiten wil gaan door daar allerlei vergaande keuzes in te maken. We zullen het dus open aan u opleveren, omdat dat soort zwaarwegende keuzes echt door een nieuw missionair kabinet gemaakt moeten worden. Als je het hebt over verdergaande samenwerking van havens moet je ook denken aan de medeoverheden. In bijvoorbeeld Amsterdam is de gemeente Amsterdam voor 100% de aandeelhouder, maar in Rotterdam is dat weer anders en in Moerdijk is dat ook weer anders. Medeoverheden vinden er dus ook allemaal iets van. Dat zijn keuzes waar ik wel een opvatting over heb, maar die ik in demissionaire status eigenlijk niet kan maken. Maar we zullen u wel op zeer korte termijn informeren over welke opties er allemaal op tafel liggen. Dan kunt u daar in uw eigen politieke kring ook allemaal over beraadslagen. Dat kan dan mogelijk in de formatie worden meegegeven.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Puur verhelderend, hoor. Gaat u dan puur en alleen in op het havengebied van Amsterdam, of geeft u juist ook een blik op het hele gebied van Velsen tot het oostelijk deel van de haven? Daar heeft een aantal partijen naar gevraagd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, het sluit echt naadloos aan op de visie op de havens die we hebben neergelegd, waarbij we kijken naar het hele ecosysteem.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik nu bij een aantal binnenvaartonderwerpen. Ik blijf nog even bij de heren Heerema en Geurts. Ook de heer De Hoop sloot zich daarbij aan. Er zijn vragen gesteld over Kornwerderzand, met name met betrekking tot de marktbijdrage. Er is helaas nog geen duidelijkheid over hoe de marktpartijen invulling gaan geven aan hun toezegging om 26,5 miljoen bij te dragen aan dit project. De provincie Friesland en betrokken marktpartijen zijn daarom aan het kijken naar nieuwe mogelijkheden.

Vanuit het ministerie ondersteunen we dat waar mogelijk. De heer Heerema heeft gevraagd of ik nog voor het commissiedebat MIRT een brief wil sturen met daarin de opties die er zijn. Korthedshalve zeg ik dat maar gewoon toe, zodat u voor het commissiedebat MIRT van alle mogelijkheden op de hoogte bent.

De heer Geurts heeft nog nadere vragen gesteld naar aanleiding van het beheer en onderhoud van de vaarwegen. Hij heeft zijn zorgen geuit over de sluizen. We hebben natuurlijk ook nog de problematiek met de bruggen in Noord-Nederland, bijvoorbeeld bij de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Er is dus het nodige te doen. Ik heb u in december voor het laatst geïnformeerd over de aanpak van de instandhouding van de rijksinfrastructuur, waar ook de vaarwegen onder vallen. Die brief heeft uw Kamer geagendeerd voor het commissiedebat MIRT. Ik zou het liefst alle vragen die daarbij horen en die daarmee samenhangen, in dat commissiedebat MIRT met u bespreken, zodat we dat in de volle breedte kunnen doen, want we hebben er echt wel even wat meer tijd voor nodig om de hele problematiek van beheer en onderhoud, ook van de vaarwegen, te bespreken. Ik zou dat dus graag in dat debat doen, als de heer Geurts daarmee instemt.

De heer **Geurts** (CDA):

Als we de afspraak kunnen maken dat de vragen die ik hier gesteld heb, alvast voor het debat MIRT beantwoord worden, dan hoef ik ze daar niet te herhalen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, ik ga mijn uiterste best doen om in de brief voor het MIRT al zo veel mogelijk specifiek op deze punten in te gaan. U noemde vooral de sluizen, enzovoorts.

Ik blijf nog even bij de heer Geurts. Die vroeg: wat heeft de Minister nou eigenlijk gedaan met de uitvoering van de motie over de ligplaatsen? Rijkswaterstaat beheert in Nederland in totaal ongeveer 900 ligplaatsen voor binnenvaartschippers. Schippers kunnen via de website blauwegolf-verbindend.nl realtime checken waar nog ligplaatsen vrij zijn. Rijkswaterstaat monitort dat zelf natuurlijk ook nauwlettend. Ons algemene beeld is dat schippers doorgaans wel een ligplaats kunnen vinden, maar dat er soms wel sprake is van intensieve bezetting van een aantal populaire ligplaatsen. Het is vervelend als daardoor krapte ontstaat. Dat is ook de reden geweest waarom Rijkswaterstaat een proef heeft gedaan met langere lichtijden op door de sector aangedragen locaties, waar dat veilig en zonder hinder kan. De maximale lichtijd op die plekken hebben we verlengd van drie keer 24 uur naar maximaal twee tot drie weken. Die proef liep af op 10 april. Er is geconstateerd dat er, op een enkele uitzondering na, weinig gebruikgemaakt is van de mogelijkheid van de volledige twee weken, maar wel dat er langer werd gelegen dan het maximum van drie keer 24 uur. We kijken nu hoe we een beleidsmatige vertaling kunnen maken van de uitkomsten van de proef. Dat doen we in overleg met de sector. Wanneer mensen door familieomstandigheden of whatever ergens langer moeten liggen, kan er altijd contact opgenomen worden. Standaardverlenging naar twee of drie weken lijkt niet echt nodig, maar misschien kan het wel meer dan die drie keer 24 uur worden. Ik kom er bij u op terug zodra we het overleg met de sector goed afgerond hebben. Zo komen er 70 ligplaatsen bij aan de Beneden-Lek, de Boven-IJssel en de Waal, bij Lobith om precies te zijn. We kijken ook naar extra ligplaatsen bij Sluis Weurt. Als medeoverheden bijvoorbeeld voor woningbouw ligplaatsen laten vervallen, verzeker ik u er ook van dat ik hen er altijd op aanspreek dat ze dan eigenlijk wel op een andere locatie zelf weer vervanging moeten regelen. Dat vraagt soms nog enige aandrang. Dan vroeg de heer Geurts ook nog naar ideeën voor een meer transparante binnenvaartmarkt. Het ontbreken van transparantie doet zich

hoofdzakelijk voor bij de spotmarkt voor droge bulkclading. Dat is natuurlijk een kleiner deel van de markt. Daarbij is ook sprake van een verstoord evenwicht van vraag en aanbod, omdat we zien dat er aan de aanbodkant, dus bij de binnenvaartondernemers zelf, veel versnippering is. Dat verzwakt natuurlijk de marktmacht en dus ook de onderhandelingspositie van diezelfde binnenvaartschippers ten opzichte van hun opdrachtgevers. Hier zijn in het verleden ook wel studies naar gedaan en dan zie je eigenlijk altijd dat «meer samenwerken» er als advies uitkomt. Dat doen veel ondernemers ook. Intussen zijn er al diverse voorbeelden van dat soort samenwerkingsverbanden. Ik noem u de Coöperatie Europese Logistieke Vervoerders, oftewel de ELV, de NPRC of de PTC, en er zijn meer voorbeelden van. Daarnaast zijn er ook digitale platforms in opkomst waarbij vraag en aanbod bij elkaar komen zonder tussenkomst van een derde partij. Dat is natuurlijk ook een interessante ontwikkeling. Wij volgen dat vanuit het ministerie nauwgezet.

Dan heeft de heer Heerema, en volgens mij u allemaal, vragen gesteld over de biobrandstoffen. Biobrandstoffen bieden natuurlijk een goede kans voor de binnenvaart om op korte termijn te verduurzamen. Het eerste schip op waterstof is namelijk in ontwikkeling, maar het gaat echt nog een tijd duren voordat dat er is, laat staan dat je dat kunt opschalen. Het is dus belangrijk om ook op korte termijn stappen te kunnen zetten. Daarom is in het Klimaatakkoord in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens ook afgesproken om te komen tot die Richtlijn hernieuwbare energie RED II, voor de liefhebbers onder u. Daarmee kan de binnenvaart dan ook voldoen aan die internationaal geldende reductieverplichting uit de Richtlijn brandstofkwaliteit.

U noemde net al twee moties, de motie-Bisschop en de motie-Alkaya, die zijn ingediend in een debat met collega van Veldhoven, dacht ik. In die moties wordt de regering verzocht nog eens naar die jaarverplichting te kijken, vervolgonderzoek te doen naar het gebruik van die biobrandstof en in gesprek te gaan met de sector over de precieze invulling. Ik ben inmiddels aan de slag gegaan met de uitvoering van die moties, want ik heb natuurlijk het directe contact met deze sector. Ik zal dat uiteraard in nauw overleg met de Staatssecretaris doen.

Ik heb afgelopen weken gesprekken gehad met alle sectorpartijen. Je ziet dan dat de zorgen in die sector best groot zijn. Iedereen is van goede wil, men wil graag, maar er zijn toch wel wat angsten over FAME, de biobrandstoffen die bijgemengd moeten worden. Dat werd ook al genoemd. Daar zijn wat ervaringen mee, namelijk dat het leidt tot vervuiling van de motoren. Er is angst voor aantasting van de motoren van binnenuit. Er zijn dus zorgen over de kwaliteit van die biobrandstof. We hebben ook gesprekken met de brandstofhandelaren over de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat het er sprake is van een goede, constante kwaliteit. Er zijn bijvoorbeeld ook veiligheidskwesaties naar voren gebracht. Dit zijn allemaal zaken waar je niet direct weet van kunt hebben als je alleen kijkt naar de duurzaamheidsdoelstellingen. Het volgende voorbeeld werd net genoemd. Als je met een binnenvaartschip ineens uit veiligheidsoverwegingen een plotselinge manoeuvre moet uitvoeren, moet je 100% van het vermogen van je motor kunnen gebruiken. Het kan dan niet zo zijn dat je dat volle vermogen van je schip niet meer kunt halen omdat je een bepaalde bijmenging hebt, want dan krijg je misschien aanvaringen en komen er nog meer sluisen, bruggen enzovoorts in de problemen. Dat willen we absoluut niet.

Haalbaarheid, betaalbaarheid, veiligheid zijn natuurlijk allemaal aspecten die goed op orde moeten zijn. Dat kan alleen maar als we gezamenlijk met de sector optrekken. Dus we hebben nu met elkaar afgesproken dat we voor die verschillende onderdelen werkgroepen instellen, met ons, ambtelijk en met de sector, om te komen tot een joint factfinding, zodat we het samen over de feiten eens zijn en samen ook tot haalbare praktische oplossingen gaan komen. Ik heb de intentie om daar de Kamer

vóór de behandeling van het Besluit energie vervoer over te informeren. Ik weet alleen niet wanneer die behandeling is. Ik hoor dat dat eind van het jaar is. Dit is echt iets wat je wel zorgvuldig moet doen. Er speelt veel, dus ik wil dat ook echt in goed overleg met de sector doen. «Doet u dat nou samen met de branche?» was vooral een vraag van de heer De Hoop. Het antwoord daarop is «ja», want zij zijn van goede wil en we hebben ook echt hun kennis en praktische ervaring nodig. Dan heeft de heer Geurts nog aandacht gevraagd voor fosfide.

De voorzitter:

Heel kort, de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja. Nog even over die biomassa. De RED II-richtlijn wordt nu gevolgd. Ik denk dat de Minister ook weet, misschien nog wel beter dan wij, dat de RED II-richtlijn in de komende maanden opnieuw wordt vastgesteld. Daarbij is het niet uitgesloten dat juist de biomassa toch een wat andere invulling krijgt. Is het niet verstandiger om daarop te wachten? Misschien neem je nu met de sector een afslag die later weer ongedaan moet worden gemaakt. Het wordt immers steeds duidelijker dat biomassa en ook biobrandstoffen niet als duurzaam geteld zouden kunnen worden. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, we kijken natuurlijk wel aan tegen een datum van 1 januari 2022. Op het risico dat je sommige dingen misschien voor niks doet, is het denk ik toch belangrijk om snel te starten. Maar je moet toch, eens en vooral, echt duidelijk krijgen wat er nou wel en niet kan in die bestaande motoren. Je moet dus duidelijk krijgen welke mogelijkheden er zijn. Ik heb allerlei voorbeelden gehoord van wat er allemaal wel en niet bijgemengd zou kunnen worden. Ik denk dat het belangrijk is dat daar uitsluitel over komt, omdat er anders gewoon niks van terecht komt. We hebben namelijk wel de hele keten nodig. Eén groep die ik nog niet heb genoemd en die we wel aan tafel hebben, zijn de verzekeraars. Als een binnenvaartschipper zijn schip niet meer verzekerd krijgt omdat de verzekeringsmaatschappij zegt «maar als je dat bijmengt in je motor, dan betaal ik niet als je motor in de soep loopt, of als je toch een ongeluk krijgt omdat je geen vol vermogen meer hebt» ... Dat zijn allemaal zaken die we uit moeten zoeken. Ook de verzekeringstak denkt hier dus over mee.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Dan was ik weer bij de heer Geurts en fosfide. Niet dat hij daar iets mee te maken heeft, maar hij stelde terecht het probleem aan de orde. We hebben daarmee natuurlijk een heel naar ongeval meegemaakt. De heer Geurts heeft geïnformeerd naar het informeren van de schippers. Het is verplicht dat een vervoerder ingelicht wordt over mogelijke gevaren van het vervoer, zodat door die schipper vastgesteld kan worden dat zijn of haar schip ook daadwerkelijk geschikt is voor een dergelijke lading. Dat is vastgelegd in het CMNI, het Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren. Er kan dus ook een gerechtelijke procedure worden gestart als er van die afspraken wordt afgeweken.

De overslag van eerder gegaste lading op een binnenvaartschip moet natuurlijk veilig zijn. We hebben daarom ook ingezet op een gerichte aanpak om risico's bij het gebruik van die fosfidetabletten terug te dringen. De havens van Amsterdam en Rotterdam hebben hun procedures die hierop toezien, herzien. Hun plan van aanpak heb ik u toege-

stuur, maar niet alleen u, maar ook de andere havens, zodat zij er ook op letten. In dat plan van aanpak zijn afspraken gemaakt over het goed informeren van de betrokken partij, inclusief de schippers dus, bij het verladen in geval van eerder gegaste lading. Ik ben ook van plan om dit najaar in IMO aandacht te vragen voor het veilig overslaan van met fosfidetabletten gegaste lading, want die kunnen ook maar zo uit Brazilië of iets dergelijks komen. Het helpt nog niet afdoende om onze havens en Europese havens in te lichten. Ik wil dit echt in IMO-verband aankaarten. Dan kom ik bij het varend ontgassen. De heer Van Raan heeft daar een aantal vragen over gesteld. Je kunt het ontgassen het best een halt toeroepen als je een verbod hebt. Tot die tijd kunnen we niet meer dan een moreel appel doen op de betrokken partijen om het ontgassen tot een minimum te beperken. De heer Van Raan noemde het al: er zijn nog een aantal landen die moeten ratificeren. Dat klopt. Zwitserland, Frankrijk en België moeten dat nog doen. Wij horen dat Zwitserland daar binnenkort mee klaar is, dus dan kan er weer een land van dat lijstje af.

In het voorjaar van 2020 heb ik mijn Franse en Waalse ambtgenoten een brief geschreven over het ontgassen met het vriendelijke verzoek of zij daar samen met ons in zouden willen optrekken. Ik heb laten weten dat Nederland zit te wachten op een internationaal verbod en dat een spoedige ratificatie daarbij zou kunnen helpen. Helaas is het nog steeds onduidelijk in welk stadium Frankrijk en België zijn. In de halfjaarlijkse overleggen van de verdragsluitende partijen van het CDNI blijf ik aandacht vragen voor die urgentie. Ik had het over voorjaar 2020. We zitten nu in het voorjaar van 2021, dus ik ben best bereid om de collega's nog eens een rappelbrief te sturen met de boodschap: we zijn een jaar verder ... Het was weliswaar een ingewikkeld coronajaar, maar toch. Ik ben best bereid om daar nog een keer achteraan te zitten. U vraagt of we dat nationaal toch gewoon kunnen doen ook al doen die andere landen nog niet mee. Hoezeer ik ook graag snel een verbod wil hebben, ik kan dat verdrag niet negeren, want in het verdrag is opgenomen dat het verbod ingaat zes maanden nadat de laatste verdragsstaat heeft geratificeerd. Dus het verdrag biedt daarvoor geen ruimte.

De heer Van Raan heeft ook nog gevraagd of er wel voldoende ontgassingsinstallaties zijn, of de sector zich wel goed kan voorbereiden. Daar zijn we via de taskforce Varend ontgassen al langdurig over in contact met zowel de sector als de medeoverheden. Een eerste stap kan zijn het dedicated varen. Als je voortdurend met dezelfde brandstof blijft varen, hoef je ook niet te ontgassen. Dat kan niet in alle gevallen, zeker niet als we de zaak compliceren met allerlei bijmengingen. Daarom hebben wij ook een aantal mobiele ontgassingsinstallaties laten testen. We hebben gekeken naar de hele vergunningsprocedure met de omgevingsdiensten, DCMR bijvoorbeeld. Die testresultaten zien er hoopgevend uit. De verwachting is dat we een aantal van die installaties een vergunning kunnen verlenen. Die mobiele installaties kunnen dan een goede bijdrage leveren aan het reeds bestaande netwerk van vaste ontgassingsinstallaties, maar uiteindelijk is het natuurlijk aan het bedrijfsleven zelf om ervoor te zorgen dat er voldoende van die ontgassingsinstallaties zijn, aangezien het bedrijfsleven het beste de behoefte kan inschatten. Dus een precies aantal kan ik niet noemen, maar daar wordt heel hard aan gewerkt.

Ik kan u nog melden dat wij thema-acties hebben van de ILT. Ik ben toevallig afgelopen maandag zelf wezen kijken bij een proef rondom het varend ontgassen, want het is nu al wel verboden in dichtbevolkt gebied. Dus in hele grote delen van Nederland mag het nu ook niet. Daar wordt door de ILT ook op gehandhaafd. Dat doen wij onder andere met behulp van drones. Daar zal ik – dat is een mooi bruggetje naar het volgende onderwerp – zo meteen ook nog iets over zeggen, want met drones kan gewoon gesignaleerd worden dat de klepjes op het schip openstaan, en dat mag niet bij gevaarlijke stoffen. Met de informatie van het systeem

van Rijkswaterstaat kun je toch een en ander achterhalen, zeker in combinatie met het systeem van e-noses, dat ook echt prachtig is; ik kan jullie allemaal een werkbezoek aanraden. Dat kan van de ene e-nose naar de andere gevolgd worden. In combinatie met die systemen van Rijkswaterstaat kan dat dus echt tot een individueel schip worden teruggeleid in de zin van: dit schip was het dat ontgast heeft. Daar wordt echt op gehandhaafd. Alleen zal de heer Van Raan ongetwijfeld meteen zeggen dat dat nog niet in dunbevolkt gebied is. Dat is ook zo, maar daar hebben wij het verdrag voor nodig.

De voorzitter:

De heer Van Raan heeft nog een korte vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik probeer het kort te houden en we hebben een tweede termijn, maar misschien kunnen we dit meteen afhandelen. Dank voor de toezegging om nog eens een tweede aansporing te doen. Maar de rode lijn in de beantwoording is toch: pappen en nathouden; ik wil ook wel sneller maar het gebeurt niet. Dat is de situatie. Dank daarvoor. U maakt ook gewag van een halfjaarlijks overleg. Misschien kan de Minister de Kamer informatie daarover doen toekomen, bijvoorbeeld hoeveel zij denkt te kunnen realiseren et cetera. Dat hoeft echt niet meteen morgen, maar als zij daar toch één keer in het halfjaar over spreekt, zou het mooi zijn als daar een rapportage over komt.

Ik heb begrepen dat er nog steeds ontgastoeisme vanuit het buitenland komt. Ook al wordt daaraan gewerkt, dat is nog steeds mogelijk. Ik snap niet goed waarom wij daar, ondanks dat verdrag, niet zelf strengere regels voor kunnen stellen. Als wij het al in het bewoonde gebied kunnen doen, kunnen wij het ook elders doen. Als wij het belangrijk genoeg vinden, kunnen wij ook de kop zetten op de vertaling van het Europese verdrag. Waarom doet de Minister dat niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, u zei net eigenlijk zelf al dat de sector er wel op voorbereid moet zijn. Er moet wel een alternatief zijn. Wij lopen nu voorop. Wij zijn al zover dat wij ontgassingsinstallaties getest hebben. Wij zijn er al klaar voor. Dat geldt voor die andere landen minder. Ik denk juist dat wij hierin vooroplopen. Er was misschien even wat verwarring, want ik had het over een halfjaarlijks overleg. Wij overleggen regelmatig ook in de taskforce. Het halfjaarlijkse overleg dat ik bedoel, was het halfjaarlijkse overleg met de verdragspartijen, waarin ieder halfjaar ambtelijk erop wordt aangedrongen om vaart te maken. Maar ik snap uw behoefte aan informatie over dit belangrijke onderwerp, dus ik stel mij voor dat wij u voor het volgende algemeen overleg Maritiem over dit dossier weer even zullen informeren.

Dan kom ik bij de drones. Daar had de heer Geurts een vraag over. Hij zei dat de drones van de overheid beter herkenbaar zouden moeten zijn. Overigens vliegen de drones van de ILT nooit recht boven een schip. De ILT neemt de privacy van de schippers echt serieus. Ik heb afgelopen maandag zelf mogen zien hoe dat dan werkt met zo'n drone. Ik kan mij voorstellen dat het aardig is als u dat ook een keer in de praktijk ziet. Wellicht zouden wij dat ook voor de schippers, bedenk ik mij nu, een keer kunnen doen, zodat zij zelf kunnen zien wat je ziet op de beelden van zo'n ILT-drone. Want er is absoluut geen sprake van dat ze naar het privégedeelte van een schip kijken of daar iets van zouden willen zien.

Over de kleurstelling. Ik ben het direct met u eens dat je niet vanaf de kant het logo op die drone gaat spotten. Daar heb je echt wel een verrekijker bij nodig, maar ik denk dat we echt eens goed moeten kijken of je ze in een kleur van een ambulance moet maken, want dat speelt natuurlijk niet alleen bij de drones van de ILT, maar ook bij die van de politie en

Rijkswaterstaat. Die zetten ook in toenemende mate drones in voor inspecties, maar ook voor crowdcontrol enzovoort. Dus ik denk dat we in z'n algemeenheid in het dronebeleid even moeten kijken hoe we ervoor zorgen dat de overheidsdrones duidelijk herkenbaar zijn.

Overigens is de kans groter dat de overlast die de binnenvaartschippers ervaren van hobbydronepiloten komt. Ik wil daar ook wel aandacht aan besteden in de opleidingen voor dronevliegers in die zin dat een binnenvaartschip gewoon een woonhuis is, waar ook de privacy in acht genomen moet worden. Ik denk dat het belangrijk is – ik kijk even naar de dg; ik zit het hier ter plekke voor te stellen – dat we hier in de opleidingen van de vliegers aandacht voor gaan vragen. Daarnaast wil ik aan de schippers vragen om het altijd te melden als ze overlast ervaren, want dan kan de politie daar actie op ondernemen en krijgen wij meer zicht op wat voor soort drones dat zijn. Dat is zeker van belang als het gaat om drones die door criminelen worden ingezet voor drugstransporten. Ik denk dat er nog heel wat kan verbeteren. Ik denk dat wij dat in het kader van het dronebeleid ook eens tegen het licht moeten houden.

De heer **Geurts** (CDA):

Het lijkt me goed om in het kader van het dronebeleid naar die kleuren te kijken. Ik mag op mijn privéauto ook geen politiestriping voeren; dat zouden we hier ook kunnen organiseren. De wetgeving is er al, maar die vereist misschien een kleine uitbreiding. Als de Minister ons als Kamercommissie zou willen uitnodigen voor een ILT-werkbezoek, dan ga ik in de procedurevergadering proberen daarvoor een meerderheid te krijgen. Als we dat samen met de binnenvaartschippers kunnen doen, dan hebben we gelijk twee in één. We hebben dan gelijk allemaal alle ervaringen op ons netvlies.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, het lijkt mij een hartstikke leuk idee. Dan kan de ILT het laten zien en dan kunnen de schippers ook van hun kant laten zien hoe zij ertegen aankijken. Dat noemen ze toch een win-winsituatie?

De heer **Geurts** (CDA):

Misschien doen we dat dan in Friesland of in Gelderland, want daar gaat het meeste water doorheen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. Ik heb van de week ook geleerd dat je voor het varende ontgassen acht uur nodig hebt. Dat is precies de tijd om van Amsterdam naar Rotterdam te varen. Ik zou zeggen: komt u dan na afloop bij mij op de koffie en dan hebben we het erover. Maar laten we het even aan de mensen in de praktijk overlaten hoe zo'n werkbezoek het beste georganiseerd kan worden.

Dan kom ik bij een blok over de MSC Zoe, waarover u eigenlijk allemaal vragen heeft gesteld. Ik heb via de heer De Groot – hij heeft het niet allemaal zelf geschreven – een heel pak papier van de Waddenvereniging ontvangen. Ik wil de Waddenvereniging middels de heer De Groot dan ook danken voor de grote betrokkenheid bij de veiligheid van de containerscheepvaart. Ik heb begrepen dat de petitie mij oproept om afspraken met Duitsland en Denemarken te maken, om een voorstel richting IMO te doen ter voorkoming van containerverlies en om de kustwacht containerschepen te laten begeleiden. Ik heb u op 26 mei jongstleden een voortgangsbrief gestuurd. Wij zijn actief op al die gebieden. Ik heb inmiddels weer persoonlijk contact gehad met mijn Duitse en Deense collega's, en overigens ook met beide Staatssecretarissen, en afspraken gemaakt over een gezamenlijk voorstel in IMO, maar ook over harmonisering van de waarschuwing aan de containerschepen. Daarnaast laat ik onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verkeersbegeleiding op de Noordzee.

Ik heb u eerder in Kamerbrieven al laten weten dat ik niet eenzijdig een internationale vaarroute kan sluiten. Overleg met Duitsland en Denemarken gaf aan dat er geen draagvlak voor was om dat in IMO aan te kaarten, maar we gaan nu wel samen een voorstel indienen voor een aanpassing van de bestaande routingsmaatregelen boven het wadden-gebied, waarin deze aanbeveling dus ook wordt opgenomen. Overigens wil ik hier ook gezegd hebben dat op de zuidelijke route, waar het risico op containerverlies echt vergelijkbaar is met dat op de noordelijke route en dat in sommige gevallen zelfs gevaarlijker kan zijn, het bodemcontact geen probleem is vanwege de grotere vaardiepte. Dat is eigenlijk het grootste verschil. Duitsland heeft aangegeven containerschepen die in westelijke richting varen op dezelfde wijze te willen gaan waarschuwen als de kustwacht doet voor schepen die in oostelijke richting varen, inclusief de feeders, de kleinere schepen. Daar zat het verschil in; Duitsland deed dat nog niet. Wij hebben dat op basis van een tussentijdse waarschuwing van OVV gedaan. Ze gaan die dus ook waarschuwen. Dat is het laatste overleg met Duitsland geweest. Hiermee is Duitsland volledig voorbereid om de waarschuwing aan containerschepen op dezelfde manier te doen als wij in Nederland doen bij slechte weersomstandigheden.

Duitsland had eerder al aangegeven – ik zie de heer De Hoop al op het vinkentouw zitten – kleinere schepen, de feeders, ook te zullen gaan waarschuwen, maar bij de Baltic Tern bleek dat helaas toch niet het geval. Daar is een misverstand geweest tussen de grote en de kleinere schepen. Na mijn gesprek met de Duitsers en de Denen – we hadden een gezamenlijk gesprek – hebben ze mij bezworen dat dit wordt gerepareerd. Voortaan worden dus ook de kleinere schepen, de feeders, gewaarschuwd. Ik had voor mezelf een overzichtje gevraagd, want we doen ontzettend veel in IMO-verband. Ik vind dat best een aardig overzichtje geworden. Ik zou willen voorstellen om dit overzicht ook aan u te doen toekomen. Dan kunt u precies volgen wat er in allerlei vergaderingen in IMO door Nederland wordt aangekaart. Dan ziet u ook meteen dat we er echt bovenop zitten.

Dan was er nog een vraag over de interventieladder.

De voorzitter:

Ik wil nu even de heer De Hoop zijn vraag laten stellen.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik wil toch nog even inhaken op dat punt over de afspraak met Duitsland over die feeders. Zegt de Minister nu dat er in 2020 al een afspraak met Duitsland was dat zij kleine schepen ook zouden melden die in westelijke richting gingen maar dat zij het op een of andere manier zijn vergeten, dat zij het niet hebben gedaan of dat daar iets is misgegaan? Of zegt de Minister dat die afspraak nu pas is gemaakt? Dat is mij niet duidelijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, wat ik hieruit begrijp is dat we in de veronderstelling waren dat Duitsland alle schepen zou waarschuwen, dus ook de feeders. Naar aanleiding van de Baltic Tern is gebleken dat dat toch niet het geval was. Dat is in ieder geval opgehelderd. Men heeft ons verzekerd dat ze dat voortaan ook voor de kleinere schepen zullen doen. Dan heeft de heer De Hoop ook nog de vraag gesteld of ik ook niet vind dat de reder alle onderzoekskosten voor de MSC Zoe zou moeten betalen. We hebben het dan over de kosten voor het milieuonderzoek. Aansprakelijkheid voor die kosten is er natuurlijk pas als vaststaat dat de MSC Zoe die bepaalde milieuschade ook heeft veroorzaakt. Dat is nog niet het geval, behalve dan dat ze aansprakelijk zijn voor wat er allemaal is aangetroffen, maar ze hebben betaald om dat op te ruimen. Daarom hebben we afgesproken dat, of er nou wel of geen milieuschade aange-

toond kan worden, MSC Zoe in ieder geval de helft van het milieuonderzoek betaalt. Die deal was wel nodig om dit niet een eindeloos juridische procedure te laten worden. Ik ben blij, maar ook bij het onderzoekscentrum op Texel, waar ik onlangs ben geweest, zijn ze blij, dat ze deze mogelijkheid van financiële middelen hebben om hun onderzoek verder te kunnen uitvoeren.

Dan kom ik bij de verkeersbegeleiding, waar de heer De Groot naar vroeg. De motie-De Groot/Geurts vroeg om een stappenplan voor 1 juni. Waarom is dat niet terug te zien in de brief? Ik laat onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verkeersbegeleiding voor containerschepen in bepaalde gebieden op de Noordzee. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek neem ik een besluit. Ik verwacht nog dit jaar de resultaten met u te kunnen delen, maar het vraagt dus wel wat meer tijd.

Dan over de interventiebevoegdheid. Ik kan, maar dat heb ik uw Kamer ook op schrift laten weten, interventiebevoegdheid toepassen voor een individueel schip als dat een ernstige en onmiddellijke dreiging vormt voor het waddengebied. Maar het internationaal recht, waarop de Wet bestrijding maritieme ongevallen is gebaseerd, verbindt daar wel strenge voorwaarden aan. Het moet namelijk steeds per situatie, per geval, worden beoordeeld. Als er dus een tanker stuurloos op de Wadden dreigt af te gaan, dan kan ik in dat specifieke geval een interventiebevoegdheid gebruiken en dan kan ik zeggen dat het schip moet worden tegengehouden. Dat kun je dus alleen maar in een individueel geval en bij een individueel schip doen. Zowel bij de MSC Zoe als bij de Baltic Tern had het niet voorkomen kunnen worden, want er was geen sprake van een onmiddellijke dreiging.

De laatste vraag die ik hierover nog had liggen, gaat over de interventieladder. De heer Van Raan vroeg: is dat nou alles? Het informeren, waarschuwen en adviseren is natuurlijk wel het eerste en eenvoudigste wat je kunt doen, vandaar dat we met die waarschuwingen zijn begonnen. We hebben het nu met de Duitsers nog duidelijker afgesproken. We moeten kijken hoe dat in de praktijk werkt. Daarnaast kom ik in de richting van de heer De Groot en de heer Geurts nog even terug op hun motie. We zijn aan het onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verkeersbegeleiding, want dat zou natuurlijk een volgende stap kunnen zijn. In IMO-verband is er ook meer aandacht voor de kwaliteit van het sjourwerk en de zorgen die we daarover hebben, maar dat hebben we andere keren ook al besproken.

Tijdens de European Maritime Day in Den Helder heb ik Eurocommissaris Sinkevicius – ik heb daar geleerd hoe ik zijn naam moet uitspreken – ontmoet. Ik heb hem meegenomen naar Texel, naar het onderzoekscentrum. Ik heb er ook bij hem op aangedrongen om, waar hij gaat over oceanen environment, op alle plekken waar hij komt aandacht te hebben voor het goed vastsjorren van de lading. Ik heb hem ook gevraagd om hierin samen op te trekken, ook richting IMO. Hoe meer Eurocommissarissen hieraan trekken, hoe beter. Die kans heb ik dan ook gepakt. Dat was het over de MSC Zoe, voorzitter.

De voorzitter:

Een vraag van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb het artikel over die interventiemogelijkheid ook gelezen. Daar staat inderdaad in dat het echt aan de eis van concrete ernstige bedreigingen moet voldoen. Ik vind dat best wel een lastige en het is op zich ook multi-interpretabel. Ik bedoel het volgende. Het Waddengebied is een werelderfgoedgebied en van de veertien schepen die er zijn geweest, hebben er twaalf het advies van de kustwacht wel gevolgd en twee niet. Bij die twee is het in één geval misgegaan en daardoor is er weer wat misgegaan in dit werelderfgoedgebied. Ik vind dat als politicus en als

iemand die echt waarde hecht aan het Waddengebied, een heel ernstige situatie voor ons milieu. Hoever kan de Minister gaan om toch een interventie mogelijk te maken? Uit de afspraken met Duitsland blijkt bovendien dat er nonchalant mee om wordt gegaan. Op een gegeven moment moeten wij toch zeker een streep trekken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp de gedrevenheid van de heer De Hoop heel goed en ik vind het zelf ook lastig, maar we hebben nu eenmaal met het internationale recht te maken. Het is een hele drukke vaarroute en de IMO valt onder het internationale recht, recht waaraan ik gebonden ben. We hebben natuurlijk in eerste instantie te maken met de buurlanden waarmee we samen een aanvraag willen doen. We hebben daar nu het uiterste uit gehaald en ik ben blij dat we daardoor in ieder geval een stap hebben kunnen zetten in IMO-verband. En nogmaals, alle andere onderdelen, het veilige sjourneren enzovoort, proberen we ook in IMO-verband op de kaart te zetten. Maar het is nu eenmaal niet alleen aan ons, hoe vervelend ik dat ook vind. Ik zet al mijn overredingskracht in en ik heb de Kamerleden verder ook al vaker opgeroepen om hun zusterpartijen in die landen aan te spreken. Het zou namelijk helpen als ook in die landen de discussie hierover wat aangezwengeld zou worden, want dan krijgen we hiervoor bijvoorbeeld in Europa makkelijker steun. Ik heb het overigens al wel aangekaart in de Transportraad en als ik daar vanavond ben, ga ik het ook weer met de collega's bespreken, maar uiteindelijk maken zij hun eigen keuzes in deze internationale aangelegenheid. Ik denk dat we er gewoon met z'n allen aan moeten blijven trekken, u via de politieke partijlijnen en ik via de bestuurlijke lijnen.

De voorzitter:

We zouden hiermee aan het einde zijn gekomen van de termijn van de Minister, ware het niet dat de heer Geurts nog een vraag heeft.

De heer Geurts (CDA):

Ik probeer het bij te houden, voorzitter, maar volgens mij staan er nog twee van mijn vragen open. Dat is de vraag over de groene maritieme coalitie in het Noorden. Hoe zet de Minister in op de versterking van de potentie van maritiem Noord-Nederland? De andere vraag ging over asbesthoudende materialen op zeeschepen. Daarover ligt er een brief van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Van dat laatste heb ik inderdaad iets gezien, namelijk dat er voor mij een reactie wordt voorbereid. Die komt zeer binnenkort naar buiten, maar ik ben die nu hier net niet meer tegenkomen in de stukken. Ik stel me voor dat ik de Kamer in kennis stel wanneer we daarop hebben gereageerd. De groene maritieme ambities van het Noorden passen gewoon binnen het kader van de maritieme strategie. Het Noorden loopt natuurlijk voorop bij de ontwikkelingen rond waterstof en de verbindingen voor de infrastructuur. We geven daar kabinetbreed steun aan, want het past gewoon perfect binnen de ambities. Ik kan u verder melden dat ook Eurocommissaris Frans Timmermans van alle greendealinitiatieven in Nederland buitengewoon goed op de hoogte wordt gehouden. Het helpt natuurlijk wel, hè, dat hij Nederlander is. Hetzelfde geldt natuurlijk voor zijn kabinet onder leiding van de heer Samsom.

De voorzitter:

Dan zijn we nu wel gekomen aan het eind van de eerste termijn van de Minister.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, ik heb nog een vraag.

De **voorzitter**:
Ik wil u uitnodigen om die dan in de tweede termijn te stellen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Maar, voorzitter, er is een onderwerp vergeten waarover ik wel degelijk vragen heb gesteld. U was daar ook heel erg nieuwsgierig naar! Dat onderwerp is het vervuilde water dat geloosd is bij boringen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan heb ik niet opgelet toen collega Keijzer antwoordde, want dat onderwerp zit helemaal bij EZK. Dat valt allemaal onder het SodM. Ik heb nog even na laten vragen of wij er op de een of andere manier, via Rijkswaterstaat of de ILT, bij betrokken zijn, maar voor zover wij weten is dat helemaal niet het geval. Dus het lijkt me dan ook niet verstandig dat ik er wat over zeg. Ik moet u toch echt verwijzen naar EZK.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank voor de correctie.

De **voorzitter**:
Dan zullen we het via schriftelijke vragen moeten doen. Misschien kunnen we die samen stellen.
Dan geef ik nu het woord aan de heer Heerema van de VVD.

De heer **Rudmer Heerema** (VVD):
Voorzitter. Dank aan de beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik ben tevreden over de vragen die ik heb gesteld, want volgens mij heb ik de toezegging gekregen dat ik de antwoorden daarop per brief ga krijgen. Kortom, ik heb geen behoefte om naar aanleiding van dit debat moties in te dienen. Ik worstel nog wel een beetje met de vragen over de ambities voor onze vlag, maar ik kan me voorstellen dat het misschien wat lastig is om daar een realistisch beeld van te schetsen. Ik ga daarom wachten op de brief die we aan het eind van het jaar zullen krijgen over de maritieme autoriteit. Ik zal dan nog een keer beoordelen of ik tevreden ben of niet, maar op dit moment heb ik geen behoefte aan een vervolg.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Geurts. Ter informatie, we hebben 1 minuut 40 gekregen van de griffie. Als iedereen zo gedisciplineerd is als de heer Heerema, dan komt dat dik in orde.

De heer **Geurts** (CDA):
Dank, voorzitter. Er is nog één puntje over en wel de zeemanshuizen. We hebben een brief gekregen over de stand van zaken rond de uitvoering van de motie, maar de CDA-fractie maakt zich toch echt wel zorgen over het voortbestaan van deze zeemanshuizen. Ik heb geprobeerd aan te geven dat de gevolgen van de coronacrisis er nóg harder in klappen en daarom vraag ik de Minister om er toch echt voor te zorgen dat de motie daadwerkelijk goed uitgevoerd wordt. De zeemanshuizen moeten op de langere termijn echt structureel in bedrijf blijven. Ik vraag daar extra aandacht voor, maar ik heb verder ook geen behoefte aan een tweeminutendebat.
Tot slot, dank voor de beantwoording!

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer De Hoop.

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

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording, maar die beantwoording bevredigt mij niet. De oorzaak daarvan is niet zozeer dat de Minister daar in haar functie verantwoordelijk voor is als wel wat zij zei over Duitsland. Als wij afspraken maken met Duitsland over bijvoorbeeld grote en kleine schepen die over een vaarroute gaan, dan worden die gewoon niet altijd nageleefd. Nog sterker, ze worden gewoon vergeten! Dat maakt mij toch wel ... «Moedeloos» is het verkeerde woord, maar het is wel echt teleurstellend. Ik ben blij dat de Minister wil onderzoeken wat we kunnen doen, maar ik vraag me dan wel af wat dat op korte termijn gaat veranderen. Ik vind het echt zorgelijk.

Ik heb een stuk gelezen van een professor internationaal recht, de heer Soons, waarin wordt gezegd dat het waarschuwingssysteem heel goed werkt en dat je binnen het internationaal recht ook tijdelijke oplossingen voor incidentele gevallen kunt vinden. Daardoor kun je volgens hem die interventiebevoegdheid wel toepassen. Ik vraag de Minister dan ook om daar echt naar te kijken. Wat kunnen we daarmee?

In het laatste debat over de Wadden is een motie ingediend door verschillende partijen. De handtekening van mijn collega Gijs van Dijk staat daaronder, maar ook die van de heer Grinwis, mevrouw Van Esch en mevrouw Bouchallikh. Daarin wordt ook een verzoek gedaan over die interventiebevoegdheid. De Minister heeft verzocht om die motie aan te houden, maar ik vraag me nu toch wel af wat ik daarmee moet. Eigenlijk zou ik 'm wel weer opnieuw willen indienen en de termijn willen verlengen naar bijvoorbeeld 1 september. In die periode moet de Minister dan echt uitzoeken of we op een tijdelijke manier wel iets kunnen doen met interventiebevoegdheden. Ik kondig dit nu alvast aan, maar ik hoor toch ook graag nog eerst de reflectie van de Minister hierop.

Ik vind het heel zorgelijk dat het ondanks internationale afspraken en onderzoeken van de IMO zo lang duurt. De mensen die rond de Waddenzee wonen, hebben er echt last van. We hebben het over een ontzettend waardevol gebied en ik vind het dus allemaal best wel zorgelijk.

Dank.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik kan me eigenlijk wel aansluiten bij de zorgen die de heer De Hoop heeft. De gang van zaken is onbevredigend, ondanks de inspanningen van de Minister, die ik zeer waardeer.

Dank voor de toezegging om ons op de hoogte te houden over het varend ontgassen na dat halfjaarlijks gesprek. Ook wij maken ons – ik denk terecht – zorgen en nemen geen genoegen met de inspanning van de Minister op dit moment met betrekking tot de vaarroutes, want hier gaat de commercie toch weer boven de natuur. Daar moeten we echt mee stoppen. Ik vraag hierbij ... Het was me niet helemaal duidelijk of de heer De Hoop ... Hij schudt van niet. Ik vraag hierbij wel een tweeminutendebat aan om een motie hierover in stemming te brengen. Ook wil ik een motie indienen op het gebied van vervuild water. Daar zal ik dan de Staatssecretaris van EZK op aanspreken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer De Hoop.

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

Even ter verduidelijking, als het mag, voorzitter. Het ging over een aangehouden motie, dus ik had zelf niet zozeer de behoefte om daarvoor een tweeminutendebat aan te vragen. Maar een aangehouden motie kun je natuurlijk gewoon opnieuw indienen. Na het verzoek van de heer Van Raan zal ik wel meedoen aan dat tweeminutendebat, vanzelfsprekend.

De **voorzitter**:

Dat is helder. Zodra het is ingepland, kunt u zich inschrijven. Dan wil ik de heer Heerema vragen om de voorzittershamer over te nemen.

Voorzitter: Rudmer Heerema

De **voorzitter**:

Meneer De Groot, uw 1 minuut en 40 seconden gaan van start.

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

Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ook bij de fractie van D66 is er wel waardering voor de inzet ten aanzien van de zuidelijke route, maar het is toch onbevredigend dat het onderzoek naar de verkeersbegeleiding zo lang duurt. Ik weet niet precies wat er komt, ik weet niet wat het onderzoek precies inhoudt, maar 1 september als deadline voor een onderzoek vind ik misschien helemaal niet zo raar, omdat je dan in ieder geval voor het stormseizoen aan de slag kunt, eventueel inderdaad met tijdelijke oplossingen. Want uiteindelijk moeten we met elkaar voorkomen dat dit nog een keer gebeurt. Maar dit zeg ik onder dankzegging voor de inspanning van de Minister.

Moeten we het hele maritieme cluster niet wat strategischer benaderen?

Ja, natuurlijk moet je dat ook op Europees niveau doen en ervoor zorgen dat daar een gelijk speelveld is. Dat is zeker een aspect daarvan. Maar daarnaast gaat het natuurlijk om de manier waarop je die Europese regels in Nederland gebruikt. Volg je die letterlijk of volg je die naar wat de bedoeling is? En die bedoeling is wat D66 betreft toch – misschien moeten we het gesprek daarover voortzetten – om dat geheel wat strategisch te benaderen. De haven van Amsterdam is een voorbeeld van wat er kan gebeuren als je dat niet doet.

Vanaf deze plaats nog een keer zeer veel dank, ook aan de Staatssecretaris van EZK voor de regeling die zij en haar mensen hebben gemaakt voor de bruine vloot. We moeten er nog even over nadenken of we nog iets moeten doen voor de replica's, want daar zitten hele waardevolle Nederlandse schepen bij, maar voor dit moment: zeer veel dank aan de leden van de regering.

De **voorzitter**:

Dank. Neemt u het voorzitterschap weer over?

Voorzitter: Tjeerd de Groot

De **voorzitter**:

Dan zijn we gekomen aan het einde van dit commissiedebat en ik heb ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb nog een tweede termijn, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dacht aan het terras en de zon, maar excuus. Het woord is aan de Minister voor haar tweede termijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat ik mijn termijn redelijk kort kan houden. Ik dank de leden voor de inbreng en voor de complimenten die op verschillende onderdelen zijn uitgesproken.

Nog mijn excuses aan de heer Geurts, want ik was in al mijn enthousiasme met mapjes aan het schuiven. Ik was het mapje «overig» vergeten. Daar zaten twee vragen in. De ene ging over asbest. Die wist ik uit mijn hoofd nog te beantwoorden. De tweede ging over de zeemanshuizen. Daar was ik inderdaad nog niet op in gegaan. Er is in de afgelopen

maanden wel uitgebreid overleg geweest met de welzijnsorganisaties en sociale partners in de sector. Prioriteit is gegeven aan het financiële kortetermijnprobleem van de zeemanshuizen als gevolg van de covid-crisis. Ik verwacht op korte termijn tot concrete afspraken te komen. Samen met SZW en VWS zijn wij bereid om met z'n drieën eenmalig een flink deel van het acute financiële tekort te dekken. We doen een beroep op de sector zelf, dus ook de reders en de havens, om datzelfde te doen. Later dit jaar gaan we dan met dezelfde partijen werken aan een structurele situatie voor het welzijn van de zeevarenden. Daar is de rol van de zeemanshuizen een onderdeel van. Dan hebt u toch nog een fatsoenlijk antwoord op uw vraag gekregen.

In de richting van de heer De Hoop en de heer Van Raan: nogmaals, ik begrijp heel goed uw frustratie, maar ik kan geen ijzer met handen breken. We doen het uiterste, maar we zullen in aanloop naar het ... Hoe heet het ook alweer? CD? Nee, het heet nu tweeminutendebat; het heet geen VAO meer. Ik dacht: misschien heet het VCD. Maar dat is het niet geworden; het is een tweeminutendebat. Ik heb er al wel een paar gehad, maar ik heb me dat niet gerealiseerd. In aanloop naar dat debat zullen we wel met elkaar in overleg zijn. Ik zal u echt laten zien wat we aan het doen zijn, en anders komt het in dat debat aan de orde.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan was dit wel de tweede termijn van de Minister. We komen tot een afronding van dit commissiedebat, met maar liefst negen toezeggingen. Ik zal ze even voorlezen.

- Voor het eind van het jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de inrichting van de maritieme autoriteit, toegezegd aan de heer Heerema.
- Voor het commissiedebat MIRT op 19 juni ontvangt de Kamer een brief waarin wordt ingegaan op de verschillende opties bij de sluis bij Kornwerderzand, toegezegd aan de leden Heerema en Geurts.
- Voor het commissiedebat MIRT ontvangt de Kamer een brief over onder andere de stand van zaken met betrekking tot het onderhoud van sluisen, toegezegd aan de heer Geurts.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is breder: de instandhouding van de natte infrastructuur. Zo heb ik het opgevat.

De voorzitter:

Dan vullen we dat op die manier aan: het onderhoud van de sluisen en de overige natte infrastructuur.

De vierde toezegging dan.

- De Kamer ontvangt op korte termijn een brief over de uitvoering van de motie-Dijkstra/Postma en de verschillende opties met betrekking tot het gebied Amsterdam-Velsen, toegezegd aan de heer Heerema.
- Voor de behandeling van het besluit RED2 wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken met de sector over het verduurzamen van de vloot.

Voor het volgende commissiedebat Maritiem wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de ratificatie van het verdrag over het verbod op varende ontgassen, toegezegd aan de heer Van Raan.

- De Kamer ontvangt op korte termijn een overzicht van wat Nederland doet in IMO-verband.
- Voor het eind van het jaar ontvangt de Kamer informatie over het onderzoek naar de verkeersbegeleiding van containerschepen ter uitvoering van de motie-De Groot/Geurts. Het verzoek is om dat voor 1 september te doen, voeg ik daaraan toe.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan dat niet zomaar uit de losse pols beloven. We gaan ons best doen om het zo snel mogelijk te doen, maar 1 september lijkt me ingewikkeld worden.

De voorzitter:

De laatste.

- De Kamer ontvangt een brief met daarin de reactie op de brief van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders over asbest in zeeschepen, toegezegd aan de heer Geurts.

Verder heeft de Minister aangegeven op welke manier ze de motie over zeemanshuizen gaat uitvoeren.

Als u zich hier allemaal in herkent, dan dank ik de leden voor hun inbreng, en dan dank ik de bewindslieden, inclusief de ambtelijke staf, voor hun aanwezigheid en inbreng.

Sluiting 15.22 uur.