

Vergaderjaar 2019–2020

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 278**

## **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 8 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 3 maart 2020 over vergaand geautomatiseerd varen (Smart Shipping) (Kamerstuk 31 409, nr. 272), de brief van 2 maart 2020 over de resultaten toezichtsactie varende ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 271), over de brief van 19 december 2019 over de wijziging bedieningsregime van de Haringvlietbrug teneinde de filedruk op dit deel van de A29 te verlagen (Kamerstuk 35 300 A, nr. 71), over de brief van 14 februari 2020 over de herstelwerkzaamheden aan de stuw Linne (Kamerstuk 35 300 A, nr. 76), over de brief van 23 januari 2020 over toezeggingen naar aanleiding van het Algemeen Overleg Maritiem inzake MSC Zoe en motie over afsluiten zuidelijke Waddenroute (Kamerstuk 29 684, nr. 200), over de brief van 16 december 2019 over vlootvervangingsonderzoek naar concept van multipurpose vessels (MPV) (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 87), over de brief van 11 februari 2020 over de schade aan stuw in Linne door storm (Kamerstuk 35 300 A, nr. 75) over de brief van 2 maart 2020 over de haar reactie op de gewijzigde motie van het lid Schonis c.s. over een tijdelijk alternatief voor de Paddepoelsterbrug (Kamerstuk 35 300 A, nr. 78), over de brief van 21 februari 2020 over het verlies van containers door containerschip OOCL Rauma (Kamerstuk 29 684, nr. 203), over de brief van 4 maart 2020 over het onderzoeksrapport «Veiligheid van op afstand bediende bruggen» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (Kamerstuk 29 385, nr. 108), over de brief van 21 februari 2020 over de MSC Zoe: onderzoek ecologische effecten (Kamerstuk 29 684, nr. 202), over de brief van 26 maart 2020 over de wijzigingen van Aanhangsel I (Model voor het olie-afgifteboekje) behorende bij de Uitvoeringsregeling in Bijlage 2 bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname in de Rijn- en binnenvaart (Besluit CDNI 2018-II-4); Straatsburg, 13 december 2018 (Kamerstuk 30 952, nr. 357), over de brief van 16 april 2020 over de voortgang project Lichtenen Buitenhaven IJmuiden (Kamerstuk 35 300 A, nr. 85), over de brief van 12 maart 2020 over het onderzoeksrapport «Olielekkage haven Rotterdam» aan van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (Kamerstuk 31 409, nr. 273), over de brief van 30 maart 2020 over de ontwerp Havennota 2020 – 2030 (Kamerstuk 31 409, nr. 274), over de brief van 19 maart 2020 over de aanpak verbetering vaarwegbeeld (Kamerstuk 29

668, nr. 52), over de brief van 30 april 2020 over de implementatie van het verbod op varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 275) en over de brief van 8 mei 2020 over de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken en binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 276).

De vragen en opmerkingen zijn op 14 mei 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 4 juni 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	3
VVD-fractie	4
PVV-fractie	5
CDA-fractie	6
D66-fractie	9
GroenLinks-fractie	14
SP-fractie	18
PvdA-fractie	20
ChristenUnie-fractie	21
Partij voor de Dieren-fractie	24
SGP-fractie	26

### Inleiding

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **VVD-fractie**

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

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

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

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

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

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

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de havenactiviteiten niet verder onder druk gezet worden door woningbouw. In welke mate wordt recht gedaan aan de investering in de nieuwe zeesluis in IJmuiden als woningbouw verder oprukt in het havengebied? Is en blijft er voldoende ruimte voor havenbedrijven om hun activiteiten, die hinder met zich meebrengen, te kunnen blijven uitvoeren? Hoe wordt de nautische functie van de haven in Amsterdam geborgd?

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

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

De leden van de VVD-fractie lezen de antwoorden van de Minister op de vragen van het lid Stoffer (SGP) over het signaal dat de nieuwe Merwedeburgen veel te laag dreigen te worden (Aanhangsel Handelingen II 2019/020, nr. 2620). Deze leden benadrukken dat een hoogte van 1,50 meter lager dan de huidige brug nadelig is voor containerbinnenvaart en wegverkeer. Is de Minister op de hoogte dat de containervaart in het beneden rivierengebied niet meer zal kunnen passeren met vijf en zes hoog gestapelde containers en dat daardoor de brug vaker per week open moet, waardoor dit op de A27 zal leiden tot stagnatie en onnodige files? De Minister geeft in haar beantwoording aan dat de definitieve besluitvorming voor de zomer zal plaatsvinden. Kan de Minister toezeggen dat zij de normen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in acht neemt en de nieuwe Merwedeburgen minimaal dezelfde doorvaarhoogte krijgen als de huidige brug om zo zowel scheepvaart als wegverkeer niet te hinderen?

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

### **PVV-fractie**

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

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister op de hoogte is van de zorgen over de duurzaamheidsgekte in de binnenvaart. Uit welk oogpunt is bedacht dat dit banen gaat opleveren? Gaat het hier om de werknemers aan boord bij de schepen of de toeleveranciers die de vergroeningspro-

ducten verkopen? Wat de binnenvaartsector zelf betreft is verduurzaming geen oplossing om een baan te behouden. Dat zou alleen gelden voor de toeleveranciers.

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

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

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

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

### **CDA-fractie**

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

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ASV, Evofenedex en PTC een dringend beroep doen op de Minister om vrijstelling van de voorwaarden, zoals bedoeld in artikel 13 van de Binnenvaartwet, voor binnenvaartschepen met een Rijncertificaat die vóór 1976 zijn gebouwd. Hiervoor

geldt dat per 1 januari 2020 in het stuurhuis een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) wordt geëist. Deze leden delen de visie van genoemde partijen dat die geluidseis technisch onhaalbaar is voor een specifieke groep van kleine binnenvaartschepen waarbij het stuurhuis direct boven de motor of de schroef is gesitueerd. Deze schepen kunnen niet aan deze eis voldoen. Zij vragen of de Minister bereid is om gezamenlijk naar een redelijke oplossing te zoeken.

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

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de ASV op de beantwoording van Kamervragen betreffende het zogenaamde fosfine-incident. Het betreft de beantwoording van de Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat een schip-persechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading en Kamervragen van lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht «In levensgevaar door ladinggas», die beide ontvangen zijn op 27 april 2020 (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nrs. 2499 en 2520). Deze leden vragen of de Minister in contact wil treden met de ASV, zodra het onderzoek dat gedaan wordt naar het ongeval door het Openbaar Ministerie (OM) is afgerond. Tevens vragen zij of de resultaten van dat overleg aan de Kamer gemeld kunnen worden.

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

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

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de bruine vloot in veel andere landen gesubsidieerd of gefinancierd wordt met publieke middelen, terwijl in ons land het privaat eigendom is en via ondernemerschap in de

vaart wordt gehouden. Deze leden menen echter dat onder de huidige omstandigheden dat niet of nauwelijks voor lange(re) tijd mogelijk is en dat daarmee het behoud van dit erfgoed ook in gevaar komt. Graag vernemen zij of de Minister een stilligeregeling (voor passagiersvaart) overweegt, zoals deze er bijvoorbeeld ook is voor de visserij. Deze leden wijzen erop dat tegen dit decor sommige schippers uit de binnenvaart nog iets proberen te redden met plannen om na 1 juni 2020 met sterk gereduceerde aantallen aan boord dagtochten te organiseren (met inachtneming van de anderhalvemeterafstandregels). Er zijn protocollen opgesteld om aan boord de kans op besmetting te verkleinen. De goedkeuring van de protocollen ligt nu bij de veiligheidsregio's dan wel de gemeenten. Het probleem is echter dat een schip zich verplaatst en te maken krijgt met verschillende veiligheidsregio's en gemeenten. Deze leden zien dat dit proces te veel administratieve lasten met zich meebrengt en te veel onzekerheid geeft. Daarom vragen deze leden de Minister om hier regie te nemen, zodat er «één loket» komt, of om de veiligheidsregio's te bewegen om met een eensluidend oordeel te komen over de protocollen, de goedkeuring ervan, de vergunningverlening en de handhaving.

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

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

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

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

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

De leden van de CDA-fractie lazen dat slechts twee op de vijf containerschepen zonder op- of aanmerking door de controles van de haven Rotterdam komen. Deze leden vinden het zorgelijk dat deze belangrijke



resultaten van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet met de Kamer zijn gedeeld. Deze leden vernemen graag welke maatregelen de Minister heeft genomen na deze constatering van de ILT om ervoor te zorgen dat de containerschepen in de toekomst beter geladen worden.

## **D66-fractie**

### *De gevolgen van de coronacrisis voor de maritieme sector*

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

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

Green Deal is het startschot voor deze vergroening al gegeven. Deze leden vinden echter dat de coronacrisis geen reden mag zijn voor een vertraging van de ambities van de Green Deal. Het geven van economische steun in deze crisis moet wat deze leden betreft juist worden aangegrepen om een impuls te geven aan de vergroening van de sector. Deelt de Minister deze mening? Zo ja, welke stappen worden gezet om de vergroening van de sector een essentieel onderdeel te laten zijn van een eventueel herstelplan? Maakt een innovatief groeifonds deel uit van dit plan? Zo ja, hoe wordt dit gebruikt voor de vergroening van de sector?

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

#### *Vastzittende zeevarenden*

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

#### *Stop op examens en beroepsopleidingen voor de sector*

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

#### *Vergroening van de maritieme- en binnenvaartsector*

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat, gezien de omstandigheden rondom de coronacrisis, het van groot belang is dat nu wordt geïnvesteerd in vergroening van maritieme sector. Dit betekent volgens deze leden dat stappen moeten worden genomen richting emissieloos varen. Deze leden waren daarom verheugd te vernemen dat de Minister op dit moment toewerkt naar de afschaffing van de energiebelasting op

walstroom. Kan de Minister toelichten wat het beoogde tijdpad is van deze afschaffing? Ziet de Minister hier ook een mogelijkheid tot flexibilisering van de regeling Opslag Duurzame Energie (ODE-regeling) voor walstroom? Zo nee, waarom niet? Maakt de flexibilisering van de SDE+-regeling ook deel uit van de subsidiestromen waarvan de Minister op dit moment de werking aan het invullen is? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister de subsidieplannen voor verduurzaming in de maritieme sector nader toelichten? Maakt een verlenging van de subsidieregeling Demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport) hier deel van uit en zo nee, waarom niet? Kan de Minister tevens aan de hand van een doorrekening aangeven hoeveel reductie aan uitstoot van CO<sub>2</sub> (in megaton per jaar) met al deze maatregelen tezamen bereikt kan worden?

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

#### *Stikstofproblematiek en de maritieme- en binnenvaartsector*

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

#### *Ontwerp Havennota 2020 – 2030*

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

brandstoffen aan voor de verduurzaming van de sector. Hiervoor worden onder andere lng, biomassa en biobrandstof genoemd, alsmede groene waterstof. Kan de Minister aangeven of, en zo ja, welke prioritering hierin wordt toegepast? Hoe wordt het duurzaamheidskader biomassa meegenomen in deze prioritering? Gezien het feit dat lng een fossiele brandstof is, erkent de Minister dat het een transitiebrandstof zou moeten zijn? Hoe komt de tijdelijkheid van de inzet van lng in de Havennota tot uitdrukking? Met betrekking tot het gebruik van Carbon Capture Storage (CCS) wordt aangegeven dat subsidies hiervoor begrensd zullen worden, zodat deze niet ten koste gaan van andere duurzaamheidstechnieken. Kan de Minister aangeven tot welk percentage de subsidies worden begrensd? Kan de Minister bovendien toelichten of subsidies worden verminderd, wanneer het perspectief op andere duurzame technieken groter is? Gaat de Minister zoveel mogelijk op hergebruik van CO<sub>2</sub> sturen en zo ja, hoe is zij voornemens dit te doen? Zo nee, kan zij toelichten waarom niet? Ten slotte wordt in de duurzaamheidsinzet ook gesproken over het invoeren van een CO<sub>2</sub>-heffing in samenhang met het European Union Emissions Trading System (ETS), waarbij de opgehaalde middelen worden ingezet voor vergroening. Kan de Minister deze inzet in de Havennota concreter uitwerken? Hoe ziet de Minister de invoering van een dergelijke CO<sub>2</sub>-heffing voor zich in de context van de Nederlandse havens?

#### *Varend ontgassen*

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

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

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

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

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

### *Reactie op de gewijzigde motie van het lid Schonis c.s. over een tijdelijk alternatief voor de Paddepoelsterbrug*

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

### *Binnenvaart en laag water*

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

### **GroenLinks-fractie**

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

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

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen op de mogelijkheid die is geschetst bij het rondetafelgesprek met de commissie<sup>1</sup> op 12 maart 2020, om de Wet maritieme ongevallen aan te passen, met extra mogelijkheden om preventief op te treden. Kan de Minister hier inhoudelijk op in gaan? Wat zijn de mogelijkheden? Wat zijn voorbeelden van andere landen? Welke extra mogelijkheden kan dit bieden? De resultaten van de bolletjeszuiger op Schiermonnikoog zijn bemoedigend. Maar hoe worden de delen van het strand en de duinen schoongemaakt waar de bolletjeszuiger niet werkt? Is de Minister bereid om vrijwilligersorganisaties te ondersteunen om de schoonmaakacties voor te zetten? En hoe staat het met de andere stranden?

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

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

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd wat het Rijk gaat bijdragen aan de lokale handhaving van het varend ontgassen. Zo onderhouden de grote havensteden een eigen meetnet, zijn er patrouilles en e-noses om het lokale en landelijke verbod kracht bij te zetten. Deze leden zijn van mening dat dit de ondersteuning van het Rijk verdient en

---

<sup>1</sup> Rondetafelgesprek Scheepvaart zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden

vragen de Minister in te gaan op de verzoeken om steun van bijvoorbeeld Rotterdam.

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

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

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat de Green Deal inmiddels leidt tot uitvoering van de eerste maatregelen en plannen. Deze leden zijn zeer benieuwd hoe de Europese Green Deal kan bijdragen aan de doelen. Zeker voor een internationale sector als de scheepvaart kan Europese stimulans in samenwerking met strengere Europese regelgeving en handhaving, tot versnelling een versterking leiden. Handhaving is immers even belangrijk en deze leden vrezen dat alles wat op zee gebeurt nog te weinig als een verantwoordelijkheid van havens en landen wordt gezien. Zo zien deze leden graag dat de Minister met een uitgebreid handhavingplan komt voor de NO<sub>x</sub> Emission Control Area (NECA)-milieuzone tegen stikstof op de Noordzee. Is Nederland klaar voor controles en sancties van schepen op zee? Wat zijn de mogelijkheden voor het versnellen van de modal shift van weg naar water? Deze leden hebben al eerder gevraagd of het mogelijk is om hier ook de opbrengsten van de vrachtwagenheffing bij te betrekken. Deelt de Minister het perspectief dat vrachtverkeer zoveel mogelijk per water zou moeten worden afgehandeld? Als dit het geval is: wat is daar dan voor nodig? En hoe wordt voorkomen dat de aantrekkelijkheid van vervoer over water weer ondermijnd wordt met andere investeringen, zoals verbreding van snelwegen?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vaak gepleit voor herstel van de (functie van de) Paddepoelsterbrug. Nu, jaren na de aanvaring is er nog steeds geen verbinding en wachten we op een nieuw onderzoek. Het



is echt niet nodig en ook niet aanvaardbaar dat dit allemaal zo lang duurt. Er had gelijk in de week na de aanvaring een noodbrug voor fietsers kunnen worden aangelegd of desnoods een veerpont in afwachting van een noodbrug. Natuurlijk moeten alle belangen worden gewogen en moet ook de scheepvaart veilig kunnen varen, maar een fietsbrug over een kanaal is toch niet iets waar de Nederlandse weg- en waterbouw jaren mee zou moeten worstelen? Deze leden vragen de Minister om echt haast te maken.

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

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

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

## **SP-fractie**

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

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

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

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

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

De leden van de SP-fractie hebben zich meermaals uitgesproken voor een landelijk verbod op het varende ontgassen. Deze leden zien zich gesteund in deze wens door de op 1 december 2019 aangenomen motie van het lid Laçin c.s. over uiterlijk op 1 juli 2020 een landelijk verbod op het varende

ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 263) (Handelingen II 2019/20, nr. 37, item 26). Toch blijft de Minister zich verschuilen achter ratificatie van een internationaal verdrag voor het instellen van dit verbod. Dat vinden deze leden onacceptabel en zij eisen dat de Minister in aanloop naar ratificatie van het internationale verdrag alvast een landelijk verbod in Nederland afkondigt. Bescherming van onze gezondheid en ons milieu mogen we niet laten afhangen van andere landen. Dat zou betekenen dat een landelijk verbod op het varend ontgassen er mogelijk nooit komt als één van deze landen afziet van ratificatie. En dat een landelijk verbod noodzakelijk is, heeft de handhavingsactie op meerdere dagen in oktober 2019 aangetoond. Dat concludeert ook de ILT. Wat gaat de Minister doen om de hierboven genoemde aangenomen motie uit te voeren en het landelijk verbod op varend ontgassen in te laten gaan op 1 juli 2020? En hoe staat het met de ontgassingsinstallaties die noodzakelijk zijn als alternatief? Hoeveel daarvan zijn nu gerealiseerd en is het inmiddels mogelijk om gespreid over het hele land te ontgassen bij een ontgassingsinstallatie? In Rotterdam is het varend ontgassen al verboden, omdat het aangemerkt is als dichtbevolkt gebied. Toch wordt er nog altijd varend ontgast, omdat structurele handhaving ontbreekt. De verantwoordelijke wethouder heeft hierover de Minister ook aangeschreven. Deze leden vragen de Minister of zij al heeft gereageerd op deze brief en wat zij gaat doen om structurele handhaving te waarborgen. En kan de Minister ook ondersteuning bieden aan provincies bij de handhaving op de provinciale verboden die nu al gelden?

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

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

De leden van de SP-fractie krijgen signalen dat werknemers in de scheepvaart gedwongen worden door werkgevers om langer door te werken, vaak niet van een schip af mogen en geen toegang hebben tot medische zorg. Ook in de Rotterdamse haven gebeurt dit. Werknemers die nu doorwerken om bijvoorbeeld noodzakelijke producten te vervoeren verdienen respect en zeker veilig werk. Klopt het dat de Europese Commissie richtlijnen heeft opgesteld om het mogelijk te maken dat zeevaarders veilig uitgewisseld kunnen worden? Zo ja, houdt Nederland zich aan deze richtlijnen en wordt daar ook op gehandhaafd?

## **PvdA-fractie**

### *Rapportage over de toezichtactie siorren op containerzeeschepen*

De leden van de PvdA-fractie zijn zeer verontwaardigd over de berichtgeving van Omroep Fryslân en RTV Noord dat er nog heel veel mis is met de belading van containerschepen. Deze leden zijn verbaasd dat na de ramp met de MSc Zoë, die nog vers in het geheugen ligt, de ILT nog steeds zo veel gebreken constateert bij containerschepen. Is de Minister het net als deze leden eens dat het zeer ernstig is dat rederijen, ondanks de eerdere ramp met de MSC Zoë, nog steeds de veiligheid niet serieus genoeg nemen? Deelt de Minister de mening dat dit duidelijk maakt dat rederijen nog steeds economische belangen boven veiligheid stellen? Deelt de Minister de mening dat, als wij toekomstige rampen willen voorkomen, strenger moet worden opgetreden tegen rederijen die de veiligheidsregels aan hun laars lappen? Is de Minister daarom bereid meer en intensievere controles te laten plaatsvinden en daar bovenop de boetes voor onveilige containerschepen te verhogen, zodat mogelijk rampen bij de MSC Zoë kunnen worden voorkomen? Maakt de Minister zich, net als deze leden, zorgen dat sjorders in de havens, vanwege kostenvoordelen, steeds vaker onder enorme tijdsdruk en met minder mensen containers moeten vastzetten met het risico op het maken van fouten? Gaat de Minister maatregelen nemen om ervoor zorg te dragen dat sjorders meer tijd en grotere teams krijgen, zodat aan alle veiligheidseisen rondom het vastzetten van containers kan worden voldaan? Hoe staat het verder met de uitvoering van de motie van het lid Jacobi waarin wordt opgeroepen dat Nederland het voortouw moet nemen om internationaal tot eensluidende standaarden te komen voor het zekeren van containers (Kamerstuk 29 684, nr. 81)? Hoe kan het zo zijn dat er niets met de uitkomsten van dat onderzoek, de motie en de aanbevelingen zijn gedaan? Verder vragen deze leden hoe het kan zijn dat deze informatie via een WOB-verzoek naar buiten komt, in plaats van een brief naar de Kamer?

### *Verlies van containers door containerschip OOCL Rauma*

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten of alle ladingsresten van de OOCL Rauma zijn opgeruimd. Ook willen deze leden weten of de gemaakte kosten door de overheid in rekening zijn gebracht bij de eigenaar van de OOCL Rauma. Naar aanleiding van het rondetafelgesprek Scheepvaart zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden<sup>2</sup> op 12 maart 2020 constateren deze leden dat nog steeds vele containerschepen bij slecht weer en na advies van de Kustwacht: «van west naar oost» de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden nemen. Deze leden vragen de Minister waarom een waarschuwing van de Kustwacht enkel als advies wordt uitgebracht en waarom deze niet leidend voor containerschepen is? Deelt de Minister het beeld dat een rederij vanwege economische belangen niet altijd de veiligste, en langere, route neemt? Is de Minister daarom bereid om adviezen rondom vaarroutes van de Kustwacht aan containerschepen leidend te maken voor schepen die de vaarroute west naar oost nemen? Welke andere maatregelen is de Minister bereid te nemen om bij slecht weer een veilige vaarroute boven de Waddeneilanden te garanderen? Verder willen deze leden weten hoe het staat met de gesprekken met Duitsland rondom een voorstel tot het afsluiten bij slecht weer van de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden. Is er al zicht op een gezamenlijk voorstel dat bij de IMO kan worden ingediend?

---

<sup>2</sup> Zie noot 1.

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

### **ChristenUnie-fractie**

#### *Binnenvaart en Regio*

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

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

#### *Green Deal en duurzaamheid*

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Minister over de uitwerking van de Green Deal. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

Deze leden kijken met interesse naar het labelsysteem waarmee de milieuprestatie van een schip kan worden geduïd, maar hebben hierbij nog wel enkele zorgen. Hoe gaat de Minister voorkomen dat kleinere schepen, die vaak geen onderdeel uitmaken van grote scheepvaartorganisaties, subsidies voor verdere verduurzaming mislopen omdat zij, in tegenstelling tot grote multinationals, geen financiële ruimte hebben om

hun schepen schoner en duurzamer te maken? Deelt de Minister de notie dat dit de subsidieregelingen juist averechts zou doen laten werken, aangezien juist kleine bedrijven zonder grote winstmarges en daarmee financiële ruimte die subsidies bieden extra hard nodig hebben?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat alle sectoren zullen moeten bijdragen aan een oplossing voor de stikstofcrisis, en dat dus ook de stikstofuitstoot van de scheepvaart zal moeten worden verminderd. Deze leden kijken dan ook met belangstelling uit naar de onderzoeksresultaten over de verduurzaming van de binnenvaart en de impact hiervan op de provincies langs de grote vaarwegen, welke momenteel op initiatief van 19 provincies, het Expertise- en Innovatie-Centrum Binnenvaart (EICB) en met steun van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgevoerd. Is de Minister bereid de resultaten van dit onderzoek mee te nemen in toekomstig beleid? Kan de Minister aangeven welke stappen zij gaat zetten om de stikstofuitstoot van de sector te verminderen? Wanneer onderzoek uitwijst dat stikstof reducerende maatregelen ook andere duurzame effecten hebben op bijvoorbeeld CO<sub>2</sub> of geluid, zijn er dan ook extra fondsen beschikbaar voor de implementatie en bevordering van die maatregelen?

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

#### *OVV-rapport olie lekkage Rotterdam*

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

#### *Zuidelijke Waddenzeeroute*

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

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

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

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

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

De leden van de ChristenUnie-fractie baart het, bij het bovengenoemde, zorgen dat de IMO-wetgeving op dit punt geen rekening lijkt te houden met mogelijke noodsituaties. Betekent het antwoord van de Minister dat er in zeer gevaarlijke situaties, niet alleen voor het milieu, maar ook voor de mens, geen enkele snelle oplossing mogelijk is om een vaarroute af te

sluiten en er altijd een jarenlange internationale procedure aan vooraf moet gaan? Deelt de Minister de opvatting van deze leden dat dit gevaarlijk en onwenselijk is? Is de Minister bereid om te onderzoeken welke mogelijkheden tot noodwetgeving tot het afsluiten van internationale vaarroutes (dus buiten de territoriale wateren) het IMO-verdrag kent? Is de Minister bereid om, wanneer er geen mogelijkheden blijken te zijn, het gesprek aan te gaan met de IMO om deze potentieel levensgevaarlijke omissie in internationale wetgeving op te lossen?

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

### **Partij voor de Dieren-fractie**

#### *Varend ontgassen in Natura 2000-gebieden*

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



natuur niet gekeken wordt naar het lozen van stoffen vanaf deze schepen in de natuur waar zij doorheen varen? Kan de Minister dit toelichten? Is de Minister bereid om navraag te doen bij de Europese Commissie over de vraag of het varende ontgassen in Natura 2000-gebieden te rijmen is met de bescherming die geboden moet worden aan deze gebieden? Zo nee, waarom niet?

#### *Olieramp Rotterdam Bow Jubail*

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

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

#### *Fosfineongeval*

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de meest recente brief van de Minister dat de, in Amsterdam en Rotterdam, vastgelegde maatregelen ter voorkoming van dit soort ongevallen gedeeld zullen worden met alle andere havens en het vervolgens aan die havens zelf is om te beoordelen of zij deze maatregelen ook moeten vastleggen. Kan de Minister aangeven hoe dat te rijmen is met haar eerdere antwoord op schriftelijke vragen waarin zij stelde dat zij streeft naar afspraken met alle andere havens? Gaat zij ervoor zorgen dat schippers in alle havens zich van een gelijkwaardige en voldoende bescherming verzekerd weten? Is bij de Minister onderzoek bekend naar de noodzaak voor het gebruik van fosfine of soortgelijke bestrijdingsmiddelen? Zijn er alternatieve

methoden die minder schadelijk zijn voor mens, dier en milieu? Zo nee, is de Minister bereid daar onderzoek naar te doen?

### **SGP-fractie**

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

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

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

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

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

De leden van de SGP-fractie hebben een vraag naar aanleiding van de beantwoording van Kamervragen van het lid Stoffer over hoogte van de nieuwe Merwedeburgen (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2620). De Minister gaf aan dat in het Tracébesluit nu inderdaad aangekoerst wordt op een lagere hoogte dan de bestaande brug, maar dat aanvullend onderzoek plaatsvindt. Zij bevestigde dat bij een lagere hoogte dan de bestaande brug afgeweken zou worden van de CCR-norm, dat de minimale brughoogte van nieuwe burgen niet minder mag zijn dan de

doorvaarthoogte van bestaande of geplande bruggen in de nabijheid om bijkomende beperkingen te voorkomen. Deze leden hebben hierover enkele vragen: klopt het dat de CCR-richtlijnen bindend zijn? Waarom kan de Minister in lijn met deze richtlijnen niet gewoon garanderen dat de nieuwe bruggen tenminste dezelfde hoogte krijgen als de bestaande brug? Wanneer is de vormgeving van de nieuwe Merwedebruggen besproken in de Maatschappelijke Advies Groep en wat was het advies van deze Groep? Deze leden wijzen op het belang van goede doorvaart voor de modal shift en om te voorkomen dat het wegverkeer onnodig gehinderd wordt door extra brugopeningen.

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

## **II Reactie van de bewindspersoon**

### **Inleiding**

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de inbreng van het Schriftelijk Overleg inzake Binnenvaart en Maritiem van 14 mei 2020.

Bij de beantwoording van de vragen van uw leden heb ik, om het overzicht te bewaren, gekozen voor een clustering van de beantwoording van de vragen naar inhoud. Gezien de actualiteit en het belang hiervan, zal ik als eerste ingaan op de vragen die betrekking hebben op de coronacrisis en de gevolgen daarvan voor de maritieme sector, die net als andere sectoren hierdoor hard is getroffen. Vervolgens zal ik in gaan op de vragen omtrent de zeevaart, gevolgd door de vragen over de verduurzaming van de scheepvaart. Daarna zal ik de vragen over de binnenvaart en de zeehavens beantwoorden. Tot slot beantwoord ik de vragen over de vaarwegen in Nederland.

### **Vragen van de Kamerleden en beantwoording**

#### **1. COVID-19**

##### **Herstellen maritieme sector**

Het «Herstelplan maritieme sector – duurzaam het verschil maken» van 29 april 2020 is door Nederland Maritiem Land ingediend bij meerdere bewindslieden en de voorzitter van de Tweede Kamer. De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd om een reactie op ten minste de vier kernpunten uit dit herstelplan. Daarnaast vroegen de leden van de D66-fractie wat de visie van de Minister is op een herstelplan voor de maritieme sector, of verdere verduurzaming van deze sector een onlosmakelijk, essentieel onderdeel hiervan moet vormen en op welke wijze dit dan gedaan zou worden (bijvoorbeeld door een innovatief Groeifonds). Tot slot vroegen de leden van de D66-fractie zich af of de Minister de mening deelt dat de COVID-19 crisis geen reden mag zijn voor vertraging van de verduurzaming van de binnenvaart en dat economische steun in de crisis een impuls moet geven voor de vergroening.

Sinds het begin van de coronacrisis ben ik in overleg met vertegenwoordigers van de maritieme sector over de gevolgen van de crisis en mogelijke maatregelen. In dat kader heb ik ook afgesproken om het herstelplan van Nederland Maritiem Land op korte termijn inhoudelijk te bespreken. In dit stadium kan ik aangeven dat op een aantal van de in het herstelplan genoemde onderwerpen al maatregelen worden genomen,

bijvoorbeeld daar waar het gaat om het versnellen van onderhouds-, vervangings- en aanlegwerkzaamheden aan vaarweginfrastructuur.

Ik ben het met de leden van de D66-fractie eens dat verduurzaming van belang is voor de zee- en binnenvaartsector. Ik ben blij dat de sector in het herstelplan zelf ook constateert dat de maatregelen om de directe en verwachte economische gevolgen te beperken, niet los staan van de ambitie van de maritieme sector om blijvend te investeren in verduurzaming. In hoeverre daarbij gebruik gemaakt kan worden van het Groeifonds van de Ministeries van Financiën en EZK kan ik niet met zekerheid zeggen. Het fonds is op dit moment nog niet formeel opgericht.

Aanvullend hebben de leden van de fracties van de VVD en D66 gevraagd of het mogelijk is om investeringen in marine- en kustwachtschepen te versnellen als onderdeel van een eventueel herstelplan en om welke aanbestedingen het dan zou kunnen gaan.

Met uw Kamer heb ik gesproken over de aanbesteding van de RHIB's en de MPV-30 en naar aanleiding van deze aanbestedingen heb ik toegezegd een pas op de plaats te maken bij de bouw van nieuwe schepen<sup>3</sup>. Ik vind het in dit licht niet verstandig om nu in te zetten op een versnelling van het vlootvervangingsprogramma. Ik hecht aan een zorgvuldig proces zodat schepen bij oplevering voldoen aan de gestelde prestatie-eisen. Wel ben ik bereid om te bekijken wat op korte termijn nodig en mogelijk is om onderhoud en refit van schepen van de Rijksrederij te versnellen, passend binnen de kaders van de aanbestedingswetgeving. Hierover ben ik reeds met brancheorganisaties, marktpartijen en MARIN in gesprek.

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

Ik sta in nauw contact met de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) en de maritieme sector over de COVID-19 crisis. De signalen die ik van de BOZ ontvang zijn dat de gevolgen van de COVID-19 crisis groot zijn. Op jaarbasis wordt een stevige (mogelijk 10 – 20%) daling van de op- en overslag verwacht. Tegelijkertijd is het beeld dat de BOZ-havens financieel robuust zijn en er nu geen noodzaak is voor extra ondersteuning van het Rijk.

## **Binnenvaart**

### *Economische schade*

De leden van de fracties van de VVD, de PVV, het CDA en de SP hebben verschillende vragen gesteld over de economische en financiële schade als gevolg van de COVID-19 crisis. Zo vragen de leden van de fracties of de Minister de schade aan de binnenvaart van € 120 miljoen per maand volgens berekeningen van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en Koninklijke Binnenvaart Logistiek Nederland-Schuttevaer (BLN-Schuttevaer) herkent en hoe deze kosten zijn opgebouwd. Aanvullend daarop vragen de leden van de VVD-fractie zich af hoe de marges op dit moment liggen. De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister op de hoogte is dat het gemiddelde uurloon van een schipper in april 2020 is gezakt naar € 4 en de leden van de CDA-fractie vragen zich af of de effecten van de coronacrisis op de binnenvaartsector wel voldoende in beeld zijn.

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 000 XII, nr. 68

Om de economische effecten van de COVID-19 crisis goed in beeld te krijgen lopen er verschillende onderzoeken in opdracht van mijn ministerie. In deze onderzoeken wordt de impact van de COVID-19 crisis op het goederenvervoer van, naar en in Nederland onderzocht met een focus op de modaliteiten zee- en kustvaart, wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart. Zonder op de resultaten van deze onderzoeken vooruit te lopen is wel duidelijk dat de COVID-19 crisis tot een algehele vraaguitval bij de passagiersvaart heeft geleid.

#### *Maatregelen en steunpakketten voor de binnenvaart*

De leden van de fracties van de VVD, de PVV, het CDA, D66, de SP en de SGP hebben verschillende vragen gesteld over de maatregelen en steunpakketten die in het kader van de COVID-19 crisis voor de binnenvaartsector beschikbaar zijn gesteld.

Verschiede fractieleden hebben gevraagd of de Minister bereid is om aanvullende maatregelen te nemen voor de binnenvaart. Ook is gevraagd of de Minister op de hoogte is van het feit dat de TOGS-regeling niet van toepassing is op de binnenvaart in de goederenvervoersector en hoe de Minister daartegenaan kijkt. De vraag is of de Minister daar actie op kan ondernemen en of de Minister van plan is om de TOGS- of NOW-regeling met terugwerkende kracht te verbreden. Ook is er door meerdere fractieleden gevraagd of de Minister voornemens is een noodfonds voor de maritieme sector op te zetten. Daarnaast is er door de leden van de CDA-fractie gevraagd of het klopt dat de Tozo-regeling uitgaat van een vast adres en of dat voor de binnenvaart dan ook geldt (terwijl veel schippers alleen een briefadres hebben). Ook hebben de leden van de SP-fractie de vraag gesteld of de Minister in contact staat met de sector over de maatregelen en of zij bereid is om daar waar mensen buiten de boot vallen of zich schrijnende situaties voordoen, in te grijpen. Aanvullend vroegen de leden van de SGP of de Minister herkent dat bij de passagiersvaart de € 4.000 van de TOGS-regeling meestal niet voldoende is en dat er sprake is van minder inkomsten in seizoenmaanden.

Op mijn verzoek is de Tegemoetkoming Ondernemers Getroffen Sectoren COVID- 19 (TOGS-regeling) ook toegankelijk gemaakt voor de passagiersvaart. Daarom is daaraan SBI-code 5030 (binnenvaart – passagiersvaart en veerdiensten) toegevoegd. De TOGS-regeling staat echter niet open voor het goederenvervoer in de binnenvaart (SBI-code 5040), omdat de dalende volumes hier veelal niet een rechtstreeks gevolg zijn van de COVID-19 crisis.

Naar aanleiding van geluiden uit de binnenvaart dat de TOGS-regeling in veel gevallen niet bruikbaar was, omdat daarin de eis was opgenomen dat huisadres en bedrijfsadres niet hetzelfde mochten zijn, zijn ondernemers met onder meer SBI-code 5030 aangemerkt als ambulante ondernemingen waarvoor een uitzondering op het vestigingsvereiste is gemaakt. De aangepaste beleidsregel TOGS is in de Staatscourant gepubliceerd<sup>4</sup>, waarmee dit probleem opgelost is.

Ik kan mij voorstellen dat de € 4.000 op basis van de TOGS-regeling voor de seizoensgebonden passagiersvaart op zichzelf genomen onvoldoende is. Mede daarom worden bedrijven met een seizoenspatroon bij de verlenging van de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW-regeling) tegemoetgekomen, door rekening te houden met de typische loonsom-kenmerken van seizoensarbeid. Daarnaast kunnen MKB-ondernemers in onder meer de recreatiesector (voor zover deze

<sup>4</sup> Stcrt. 2020, nr. 22337

sectoren onder de huidige TOGS vallen), op grond van de nieuwe Tegemoetkoming Vaste Lasten mkb (TVL-regeling), een bijdrage van het Ministerie van EZK ontvangen om hun vaste materiële kosten te betalen. De regeling wordt de komende weken uitgewerkt. Het verzoek om een noodfonds voor de passagiersvaart ligt eveneens bij mijn collega van EZK.

Voor wat betreft de Tijdelijke overbruggingsregeling zelfstandig ondernemers (Tozo) geldt dat de ondernemer in de binnenvaart wordt geacht net als ieder ander zich voor een Tozo-aanvraag te wenden tot zijn feitelijke woongemeente. Echter, als de ondernemer in de binnenvaart geen woonplaats heeft, bijvoorbeeld omdat hij aan boord van het schip woont, dan kan de ondernemer in de binnenvaart zich tot iedere Nederlandse gemeente naar keuze wenden waar hij met zijn schip aanmeert. Daarnaast zijn andere faciliteiten beschikbaar zoals uitstel van belastingheffing en de regeling Klein Krediet Corona<sup>5</sup>. Het generieke noodpakket 2.0 dat voor alle Nederlandse bedrijven geldt, blijft eveneens voor de maritieme sector toegankelijk.

Over de toepasbaarheid van financiële regelingen in verband met de COVID-19 crisis sta ik voortdurend in contact met de maritieme sector. Daarbij is mijn inzet erop gericht de generieke noodpakketten zo veel mogelijk toegankelijk te maken voor, en toe te spitsen op de binnenvaart. Ook voor mensen die ondanks alle regelingen in het kader van de COVID-19 crisis toch buiten de boot vallen is het algemene vangnet van de sociale zekerheid beschikbaar.

#### *Crisishardheidsclausule*

De leden van de PVV- en de SGP-fracties hebben geïnformeerd naar de mogelijkheid van een crisishardheidsclausule, en of er bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en/of het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) kan worden gepleit voor herinstelling daarvan.

De CCR en de EU kennen een hardheidsclausule waarop alle schepen een beroep kunnen doen. Daarnaast was er inderdaad in het verleden een simpeler versie, de crisishardheidsclausule. De CCR heeft deze in 2008 vastgesteld. Schippers konden voor één termijn van 7 jaar uitstel krijgen van investeringen. Doel was om de crisis te kunnen overbruggen door uitstel van de investeringsplicht.

Ik ben van mening dat het nog te vroeg is om een herinvoering internationaal opnieuw te bepleiten, maar ik houd vinger aan de pols.

#### *Markttransparantie*

De leden van de fracties van de VVD en de SP hebben gevraagd of de Minister de situatie van de schippers ten opzichte van hun opdrachtgevers die door de coronacrisis extra zichtbaar is geworden, ook herkent, waarbij kleine binnenvaartschepen uitgespeeld worden door grote bevrachters. Er wordt gevraagd of de Minister een uitspraak kan doen over de wenselijkheid hiervan. Ook wordt er door de leden van de SP-fractie gevraagd of de Minister het eens is dat de binnenvaartmarkt niet goed functioneert en dat zonder overheidsingrijpen en meer transparantie deze markt ook nooit goed zal functioneren.

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 35 420, nr. 31

Bij aanvang van de coronacrisis kwamen geluiden uit de sector over zogenaamde «coronaclausules» in contracten tussen bevrachters en vervoerders. Ik vind dat niet wenselijk en heb zowel de schippers, verladers als bevrachters opgeroepen dergelijke clausules niet op te nemen in de vervoerscontracten. Uit mijn contacten met de sector is mij gebleken dat in Nederlandse contracten deze clausules inmiddels sterk zijn afgenomen. Maar het blijft uiteindelijk een zaak van marktpartijen om voor beide partijen aanvaardbare contracten af te sluiten.

Het feit dat individuele schippers zich niet altijd een gelijkwaardige partij voelen tegenover hun opdrachtgevers is mij bekend, wij hebben daar al vaker over gesproken. Sinds 2013 zijn in opdracht van mijn ministerie diverse onderzoeken uitgevoerd naar markttransparantie en marktverhoudingen in de binnenvaart. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit deze onderzoeken luiden steevast dat verbeterde markttransparantie te bereiken is door meer samenwerking tussen binnenvaartondernemingen.

#### *Ligplaatsen gedurende de COVID-19 crisis*

De leden van de SP-fractie hebben gevraagd op welke wijze gemeenten in de COVID-19 crisis worden betrokken bij de gesprekken met Rijkswaterstaat, de sector en de havens over beschikbaarheid van ligplaatsen. Daarnaast hebben de leden van de fracties van de PVV en de SP gevraagd of de Minister zich extra wil inzetten voor een ruimhartiger ligplaatsenbeleid en een soepele handhaving. De SP-fractie vroeg daarbij specifiek onder welke omstandigheden de Minister het legitiem vindt om schippers tijdens de COVID-19 crisis te houden aan het 3x24-uursregime en of zij bereid is om voor deze groep ondernemers alternatieven te ontwikkelen, bijvoorbeeld langligplaatsen met fatsoenlijke voorzieningen.

Er vindt op reguliere basis overleg plaats tussen en met de decentrale overheden over de beschikbaarheid van ligplaatsen. Zo heeft Rijkswaterstaat sinds de COVID-19 crisis structureel overleg over de ligplaatsbezetting met de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, daarnaast heb ik met regelmaat contact met andere Nederlandse havens via de Nederlandsche vereniging van binnenhavens (NVB). De havenbedrijven sluiten dit op hun beurt kort met het gemeentebestuur.

Rijkswaterstaat, de havenbedrijven en de NVB meten de ligplaatsbezetting, waaruit blijkt dat het niveau van bezetting in de eerste periode van de crisis in een aantal gebieden licht toegenomen was ten opzichte van het niveau voor de crisis. De laatste weken ziet Rijkswaterstaat echter een stabilisatie van dit niveau en geen verdere toename. Uit de overleggen met de decentrale overheden komen dezelfde signalen. De plekken waar het iets drukker is dan normaal houdt Rijkswaterstaat scherp in de gaten, waarbij er op dit moment nog voldoende ruimte in de nabijheid van deze ligplaatsen is. Rijkswaterstaat is nog niet benaderd door de sectorpartijen om extra ligplaatsen te realiseren.

Bij schepen die vanwege de COVID-19 crisis langer op een ligplaats moeten liggen bekijkt Rijkswaterstaat van geval tot geval waar uitzonderingen mogelijk zijn en coudance kan worden betracht. Daarbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat ligplaatsen met gelimiteerde ligtijd zoveel mogelijk vrij moeten blijven voor scheepvaart die nog wel doorgaat, zodat zij hun rusttijd kunnen nemen. Het gaat hier om ziektegevallen en om gevallen waar pas laat duidelijk wordt dat een geplande vaart geen doorgang kan vinden. In het laatste geval wordt, in overleg, een ligplaats elders gezocht, waarbij rekening wordt gehouden met de voorzieningen en vrachtschepen met woonfunctie. Rijkswaterstaat, de havenbedrijven en een vertegenwoordiging van de scheepvaartsector hebben mogelijke

aanvullende ligplaatsen in beeld gebracht. Zodra er krapte ontstaat, wordt bekeken hoe die zo snel mogelijk beschikbaar kunnen komen.

### *Gevolgen anderhalvemetersamenleving*

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben geïnformeerd of de Minister er zicht op heeft of schippers extra gezondheidsrisico's lopen doordat het handhaven van de afstand van 1,5 meter zeer lastig kan zijn op een klein schip.

Het is met name op kleine schepen inderdaad moeilijk om altijd de 1,5 meter afstand te bewaren. Op de meeste kleine schepen gaat het echter om schippers zonder personeel en is de situatie te omschrijven als een huishouden aan boord. Daar waar gevaren wordt met personeel, of om andere redenen externen aan boord komen (in de havens, bij inspecties en keuringen), moeten – net als in andere bedrijfstakken – door de brancheorganisaties opgestelde protocollen invulling geven aan de RIVM-richtlijnen. Er zijn inmiddels diverse protocollen opgesteld, ook door bijvoorbeeld de overslagbedrijven en de keuringsinstellingen. De ILT gaat de (eerder opgeschorte) inspecties aan boord geleidelijk weer hervatten, met inachtneming van de geldende richtlijnen van het RIVM. Zo zal de ILT alleen inspecteren als de 1,5 meter afstand behouden kan worden en zal de inspecteur geen kleine ruimtes betreden.

Door de leden van de ChristenUnie-fractie is ook gevraagd hoe het staat met de opvang van schipperskinderen en of zij weer naar de schippersinternaten kunnen gaan.

De schippersinternaten bewegen mee met de scholen; sinds 11 mei zijn de schippersinternaten dus weer open voor kinderen in de basisschoolleeftijd. Wanneer in juni de middelbare scholen weer open gaan, zullen de schippersinternaten ook worden opengesteld voor kinderen van middelbare schoolleeftijd. Op de schippersinternaten worden de richtlijnen van het RIVM (handen wassen, 1,5 meter afstand houden naar volwassenen etc.) in acht genomen.

## **Zeevaart**

### *Vastzittende zeevarenden*

De leden van de fractie van D66 hebben gevraagd of de Minister op de hoogte is van vastzittende zeevarenden door COVID-19. Aanvullend hebben zij gevraagd welke stappen de Minister hiervoor al genomen heeft en wat zij nog van plan is hieraan te doen. Hierbij wordt gevraagd of de Minister zich inzet voor een snelle repatriëring van Nederlandse zeevarenden en voor bemanning van schepen die varen onder de Nederlandse vlag.

Ik heb mij de afgelopen weken en maanden in nauwe samenwerking met andere departementen, Nederlandse vertegenwoordigingen in het buitenland en overige internationale contacten sterk gemaakt voor een zo snel mogelijke repatriëring van opvarenden aan boord van Nederlandse schepen. Dat betrof zowel passagiers aan boord van bijvoorbeeld cruiseschepen als bemanningsleden. Ook heb ik mij actief ingezet in Europees verband voor het mogelijk blijven maken van bemanningswisselingen, wat mede heeft bijgedragen tot de door de Commissie gepresenteerde richtsnoeren hieromtrent. Dat laat onverlet dat (wereldwijde) bemanningswisselingen in de praktijk tegen problemen aanlopen, als gevolg van het gebrek aan reismogelijkheden in de herkomstlanden of het ontbreken van adequate internationale transportverbindingen.



Met uw Kamer deel ik het groot belang van het mogelijk maken van bemanningswisselingen, vanuit zowel sociaal als economisch oogpunt. Mijn ministerie heeft bij de EU, de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) en Internationale Maritieme organisatie (IMO) hiervoor aandacht gevraagd. Allereerst wil ik aangeven dat in Nederlandse havens nog steeds zeevarenden, ongeacht nationaliteit, kunnen afmonsteren, waarbij van belang is dat deze zeevarenden kunnen worden afgelost en gewisseld. Het knelpunt ligt met name bij het aanmonsteren van zeevarenden. De Nederlandse vloot maakt veel gebruik van zeevarenden uit de Filipijnen, Rusland en Indonesië en deze landen hebben een «lock down» en/of vliegverbod ingesteld. Deze zeevarenden zijn derhalve nauwelijks in staat te reizen.

Daarnaast zijn zeevarenden uit deze landen visumplichtig, maar kunnen zij lokaal geen visum verkrijgen, omdat de Nederlandse consulaire diensten aldaar gesloten zijn vanwege de «lock down». In samenspraak met de Ministeries van Justitie en Veiligheid en Buitenlandse Zaken is daarom een tijdelijke voorziening gecreëerd op Schiphol waarbij de zeevarenden een visum bij aankomst kunnen verkrijgen, zolang het reguliere proces van visumafgifte in de herkomstlanden nog onvoldoende op orde is. De capaciteit van deze tijdelijke noodvoorziening op Schiphol is echter beperkt, onder andere vanwege de beperkte beschikbaarheid van apparatuur voor afname van biometrische gegevens. Gelet op de beperkte afgiftecapaciteit wordt daarom prioriteit gegeven aan zeevarenden die gaan werken op schepen die in een Nederlandse haven liggen, en die varen onder Nederlandse vlag of een Nederlandse eigenaar/reder hebben. Daarnaast wordt samen met de sector bezien hoe het proces zo efficiënt mogelijk kan worden ingericht om het maximale rendement te halen uit de vooralsnog beperkt beschikbare capaciteit, alsmede of en wanneer die capaciteit uitgebreid kan worden.

#### *Europese richtlijnen uitwisselen zeevaarders*

De leden van de fractie van de SP informeren of het klopt dat de Europese Commissie richtlijnen heeft opgesteld om het mogelijk te maken dat zeevaarders veilig kunnen worden uitgewisseld en of Nederland zich aan deze richtlijnen houdt en of daar ook op wordt gehandhaafd.

De Europese Commissie heeft op 14 april jl. een mededeling gepubliceerd met (niet verplichtende) aanbevelingen (richtsnoeren) voor de bescherming van de gezondheid, de repatriëring en reizen van zeevarenden, passagiers en andere personen aan boord van schepen<sup>6</sup>. Nederland onderschrijft en geeftopvolging aan de uitgangspunten zoals geformuleerd in deze richtsnoeren. Zo is over het aflossen van zeevarenden opgenomen dat lidstaten havens moeten aanwijzen waar het wisselen van bemanning wordt gefaciliteerd. Op dit moment zijn alle havens in Nederland operationeel, ook die voor de visserij. Het afmonsteren van zeevarenden en vissers is mogelijk. Indien visa voor afmonsterende zeevarenden benodigd zijn, zijn er voorzieningen getroffen. Voor wat betreft het knelpunt met betrekking tot het aanmonsteren van zeevarenden verwijs ik naar de beantwoording van de vorige vraag. In de richtsnoeren wordt onder meer verwezen naar het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO). Die bepalingen zijn ook in Nederlandse wet- en regelgeving ondergebracht. Op basis van die bepalingen kan indien nodig worden gehandhaafd.

---

<sup>6</sup> Mededeling van de Europese Commissie 2020/C 119/01.

### *Gezondheid zeevarenden*

Door de leden van de ChristenUnie-fractie is gevraagd hoe scheepvaartorganisaties omgaan met klachten van oververmoeidheid en burn-out bij zeevarenden. Aanvullend vragen deze leden of de Minister deze organisaties op kan roepen om als werkgever niet alleen oog te hebben voor de fysieke, maar ook de mentale gezondheid van hun werknemers, door bijvoorbeeld kortere diensten en meer tijd thuis te gunnen aan zeevarenden.

Beheersing van oververmoeidheid van zeevarenden is continu een aandachtspunt, ook al vóór de COVID-19 pandemie. Daarom zijn relevante bepalingen daarover onderdeel van internationale verdragen als het STCW-verdrag van de IMO en het Maritiem Arbeidsverdrag van de IAO. Die bepalingen zijn opgenomen in Nederlandse wet- en regelgeving en verplichten de werkgever tot het nemen van adequate maatregelen.

Het welzijn van zeevarenden is echter door de Corona gerelateerde maatregelen die wereldwijd getroffen zijn onder druk komen te staan. Met name het kunnen aflossen van bemanningsleden vormt een grote uitdaging. Ik verwijs daarbij naar de reactie op de vragen over zeevarenden die in deze brief eerder beantwoord zijn. Hierdoor komt het voor dat zeevarenden langer aan boord verblijven dan wenselijk is. Ik heb op dit moment frequent overleg met de sector hierover, waarbij deze situatie en het welzijn van zeevarenden punt van aandacht zijn. Scheepvaartorganisaties brengen zelf ook op dat goed werkgeverschap van belang is en tonen zich zeer betrokken met het welzijn van hun bemanning.

### ***Bruine vloot***

De leden van de fracties van de VVD en het CDA hebben vragen gesteld over de situatie van de bruine vloot. Zo vroegen de leden van de VVD of een herstart spoedig mogelijk was en of eventueel gewerkt kon worden met vouchers. De leden van het CDA vroegen of de Minister een stilligregeling overweegt en of zij regie kan nemen in de goedkeuring van de protocollen.

Of een herstart spoedig mogelijk is, is afhankelijk van de manier waarop de branche via de richtlijnen van het RIVM de veiligheid van de bemanning en passagiers voldoende kan borgen. Over de protocollen van de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) heeft mijn ministerie contact gezocht met het Ministerie van VWS. Dit heeft het inzicht opgeleverd dat chartervaart valt onder het verbod op samenkomsten en dus in principe tot 1 juni verboden is, zelfs met een protocol. Op 19 mei heeft het kabinet bekend gemaakt dat het op 1 juni vanaf 12.00u mogelijk wordt om samenkomsten te organiseren, mits 1,5 meter afstand onderling gehouden kan worden en met voor sommige locaties een maximum van 30 personen. Vanaf dat moment zou chartervaart met een passend protocol weer mogelijk moeten zijn.

In een centrale goedkeuring van protocollen is niet voorzien, ook niet voor sectoren die met meerdere veiligheidsregio's te maken krijgen. Maar naarmate een protocol beter uitgewerkt is, zal er minder ruimte zijn voor uiteenlopende beoordelingen. Ik heb kennisgenomen van de uitgebreide protocollen die zijn opgesteld door de BBZ en ben van mening dat de BBZ alles gedaan heeft wat binnen haar vermogen ligt om chartervaart onder de huidige omstandigheden zo veilig mogelijk te laten plaatsvinden. Dit neemt echter niet weg dat sommige vormen van chartervaart binnen de anderhalvemetersbepalingen niet of nauwelijks mogelijk zullen zijn.

Ten aanzien van de vouchers kan ik melden dat de Europese Commissie op 13 mei jl. aanbevelingen<sup>7</sup> heeft gedaan voor het mogelijk aanbieden van vouchers aan reizigers (in alle modaliteiten) als alternatief voor terugbetaling van een vervoerbewijs binnen de context van de huidige COVID-19 pandemie. Deze aanbevelingen bieden ruimte voor bedrijven om, indien zij dat willen, vouchers aan te bieden als alternatief voor vergoeding in cash, mits dit gebeurt op een vrijwillige basis. Het is aan de betreffende onderneming om het aanbod van een voucher zo aantrekkelijk mogelijk te laten zijn, maar uiteindelijk aan de reiziger om dit alternatieve aanbod wel of niet te accepteren.

Wat betreft de stilligregeling verwijs ik naar de maatregelen die het kabinet genomen heeft als tegemoetkoming aan getroffen ondernemers. De bruine vloot kan daar ook aanspraak op maken, zoals de TOGS, TOZO en de regeling Klein Krediet Corona. Bij de verlenging van de NOW-regeling worden bedrijven met een seizoenspatroon tegemoet gekomen door rekening te houden met de typische loonsom-kenmerken van seizoensarbeid. Daarnaast kunnen MKB-ondernemers in onder meer de recreatiesector (voor zover deze sectoren onder de huidige TOGS vallen), op grond van de nieuwe Tegemoetkoming Vaste Lasten mkb (TVL-regeling), een bijdrage ontvangen om hun vaste materiële kosten te betalen. De regeling wordt de komende weken uitgewerkt. Overigens ontvangt u van mij nog apart de door u op 13 mei jl. gevraagde brief over de gevolgen van de huidige situatie voor de bruine vloot.

### **Overige COVID-19 onderwerpen**

De leden van de fracties van D66 hebben vragen gesteld over het uitstel van het FuelEU Maritime initiatief. Op dit moment is er nog geen bevestiging dat dit initiatief wordt vertraagd en wordt nog uitgegaan van publicatie aan het einde van 2020. Een herziening van het Commissiewerkprogramma van dit jaar wordt in de komende weken verwacht.

Daarnaast zijn door de leden van de fractie D66 vragen gesteld over de stop op examens en beroepsopleidingen in de maritieme sector. Zo is er gevraagd of de Minister een indicatie kan geven hoeveel examenkandidaten dit betreft en wanneer de examens voor vaarbewijzen en maritieme beroepsopleidingen weer worden opgestart. Ook vragen deze leden zich af of voor deze examens en opleidingen dezelfde richtlijnen als voor middelbare scholen gelden en welke stappen de Minister heeft gezet om problemen rondom studievertraging bij maritieme beroepsopleidingen te beperken.

Het kabinet is op de hoogte van de stop op examens en beroepsopleidingen in de maritieme sector. Ook voor de maritieme beroepsopleidingen gelden de richtlijnen zoals benoemd in het Servicedocument mbo-aanpak Coronavirus COVID-19 en de handreiking Verantwoord Diplomabesluit<sup>8</sup> en in het Servicedocument ho-aanpak Coronavirus COVID-19<sup>9</sup>. Uitgangspunt voor beide sectoren is dat het onderwijs zoveel mogelijk online doorgaat. Voor het mbo geldt daarbij ook dat examens zoveel mogelijk worden voortgezet voor studenten die nog dit studiejaar hun diploma kunnen behalen, al dan niet digitaal, middels een binnenschools examen in plaats van een proeve van bekwaamheid, of bij een alternatief leerbedrijf. Er is besloten dat er m.i.v. 15 juni a.s. een versoepeling voor mbo en ho wordt doorgevoerd, waardoor er, voor zover dit

<sup>7</sup> C(2020) 3125 final

<sup>8</sup> Kamerstukken 31 524 en 25 295, nr. 463

<sup>9</sup> Kamerstukken 31 288 en 25 295, nr. 836

online niet afdoende kan, ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld toetsing en praktijkonderwijs. Dat geldt ook voor de maritieme beroepsopleidingen.

Voor wat betreft de opleidingen voor de deelsectoren koopvaardij, visserij en waterbouw geldt voorts dat het verplichte aantal vaardagen, dat vereist is voor het behalen van het diploma (en waarna men een vaarbevoegdheid kan aanvragen), een uitdaging is. Het merendeel van de studenten dat zou diplomeren in 2020 lijkt hier echter toch aan te kunnen voldoen. Voor het komende cohort studenten is het echter de vraag of er voldoende stageplaatsen aan boord van zeeschepen zijn en of wereldwijd bemanningswisselingen van de vloot kunnen plaatsvinden. Het Ministerie van OCW zal dit blijven volgen.

Voor de binnenvaart geldt dat een aantal examens verplicht uitgevoerd moet worden door het CBR. Deze examinering heeft gezien de ontwikkelingen rondom de COVID-19 crisis enige tijd stilgelegen, maar is inmiddels weer opgestart. Daarbij krijgen examens voor de beroepsvaart prioriteit en kan de volgorde van te examineren kandidaten door de beroepsopleiding zelf worden bepaald. Scholen zijn druk bezig om studenten alsnog te laten examineren, maar mogelijk zal het op korte termijn niet voor alle studenten lukken om waar nodig herexamens af te leggen. Dit kan voor sommige van deze studenten studievertraging met zich mee brengen. Om hoeveel studenten dit gaat is op dit moment niet bekend, omdat dit afhangt van hoeveel studenten hun examens de eerste keer zullen behalen. Wanneer deze studenten willen doorstuderen geldt dat zij, conform de gemaakte afspraken, alvast wel kunnen starten aan een vervolgopleiding in het mbo of hbo. Daarnaast kunnen zij in aanmerking komen voor compensatie van het les- of collegegeld<sup>10</sup>.

## **2. Zeevaart**

### **MSC Zoe en OCCL Rauma**

De leden van de VVD-fractie vroegen wanneer uw Kamer het rapport van de OVV met betrekking tot de MSC Zoe kan verwachten. Ik verwacht het rapport kort voor het zomerreces te ontvangen en met uw Kamer te kunnen delen.

De leden van de Groen Links-fractie hebben gevraagd naar de uitvoering van de motie van het lid Kröger<sup>11</sup> over het instellen van een schadefonds en vragen zich af of het mogelijk is om bij toekomstige rampen kosten onder te brengen in het calamiteitenfonds van Rijkswaterstaat.

In de motie wordt de regering verzocht om een regeling te treffen voor het financieren van onderzoek naar en voorkoming van lange termijnschade aan de Wadden als gevolg van plasticverontreinigingen. Hier wordt al onderzoek naar uitgevoerd. Over de voortgang en tussentijdse resultaten wordt uw Kamer door mij geïnformeerd. Ik verwijs daarbij naar eerdere brieven aan uw Kamer van 24 juni 2019<sup>12</sup> en 21 februari 2020<sup>13</sup>. Ik onderschrijf het belang van onderzoek, maar voor een fonds lijkt vooralsnog geen noodzaak te bestaan. Er bestaat geen separaat calamiteitenfonds van Rijkswaterstaat. In geval van calamiteiten, zoals met de MSC Zoe, wordt er naar gestreefd de gevolgkosten van een incident zo veel mogelijk op de veroorzaker te verhalen. Waar dat niet kan moeten de kosten van bestrijdingsmaatregelen die door Rijkswaterstaat worden

<sup>10</sup> Kamerstukken 35 300 VIII en 25 295, nr. 184

<sup>11</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 258

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 184

<sup>13</sup> Kamerstuk 30 821, nr. 102

getroffen worden opgevangen binnen het bestaande lenW budget (instandhouding).

De leden van de PvdA-fractie hebben gevraagd waarom in de eventuele minnelijke regeling zoals die nu met rederij MSC wordt besproken niet alle gemaakte kosten door MSC worden vergoed en waarom niet.

Niet alle kosten die naar aanleiding van de ramp met de MSC Zoe zijn gemaakt, komen voor vergoeding door MSC in aanmerking. Dat zal ook het geval zijn als er toch geen overeenstemming over een schikking zou worden bereikt en er bij de rechter tegen MSC zou moeten worden geprocedeerd over schadevergoeding. Zo worden niet alle overheadkosten die het Rijk, gemeenten en andere partijen bij hun opruimwerkzaamheden hebben gemaakt vergoed. Verder zijn er kosten gemaakt voor onderzoek naar sterfte onder zeekoeten, waarbij uiteindelijk geen verband met de MSC Zoe is gebleken. Vergoeding van de kosten van eventuele milieuherstelmaatregelen en van het voorafgaande ecologisch onderzoek daarnaar, komt aan de orde als dat onderzoek is afgerond en er aansprakelijkheid van MSC voor milieuschade zou kunnen worden vastgesteld op grond van titel 17.2 van de Wet milieubeheer. Dat is op dit moment niet het geval, zodat vergoeding van die kosten nu nog niet aan de orde is.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen hoe het strand en de duinen schoongemaakt kunnen worden waar de bolletjeszuiger niet werkt, of vrijwilligersorganisaties met verdere schoonmaakacties kunnen worden ondersteund en hoe het, buiten Schiermonnikoog, staat met de andere stranden. Het overgrote deel van de bolletjes was te vinden in de vloedlijn op het strand. Deze bolletjes zijn, naar tevredenheid van Natuurmonumenten, verwijderd met behulp van de klepelzuiger. De resterende bolletjes zijn niet te verwijderen, ook niet handmatig door vrijwilligersorganisaties, vanwege de combinatie van de zeer geringe afmeting (enkele millimeters) van de bolletjes, het feit dat ze in zeer kleine dichtheden wijd verspreid zijn geraakt en omwille van de kwetsbaarheid van het gebied waar ze zich bevinden. Van de andere Wadden(eiland)gemeenten heb ik geen signalen ontvangen dat de situatie op de stranden tot extra schoonmaakacties zouden moeten leiden.

Door de leden van de GroenLinks-fractie is ook gevraagd of er inmiddels meer duidelijk is over de concrete oorzaak van het containerverlies. Ik kan pas iets over de concrete oorzaak van het containerverlies vertellen als de onderzoeksrapporten beschikbaar zijn. Het OVV-rapport verwacht ik kort voor het zomerreces te ontvangen en uw Kamer te kunnen toezenden.

De leden van de PvdA-fractie hebben geïnformeerd of alle ladingsresten van de OOCL Rauma zijn opgeruimd en wie de opruimkosten zal betalen. Alle lading die door de OOCL Rauma werd verloren is gelokaliseerd en geborgen, met uitzondering van de resten van één container, een lading papier en een hoeveelheid melkpoeder. Deze ladingresten zijn niet terug gevonden en zullen naar verwachting ook niet meer worden gevonden. De bergingsoperatie is door de eigenaar van de OOCL Rauma uitgevoerd en betaald.

### **Zuidelijke Waddenroute**

De leden van de D66-fractie hebben verschillende vragen gesteld over de Zuidelijke Waddenroute, waaronder de vraag of kan worden toegelicht of de constatering van de ILT omtrent het sjoeren in de havens aanleiding geven tot het wijzigen van de huidige afwachtende koers omtrent de Zuidelijke Waddenroute en eventuele maatregelen. Ik ben van plan om de bevindingen van de ILT te betrekken bij mijn komende beleidsreactie op

de uitkomsten van de relevante onderzoeken naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe, waarbij ik in zal gaan op eventuele vervolgstappen.

Aanvullend hebben de leden van de D66-fractie gevraagd hoe invulling is gegeven aan de motie van het lid Van der Graaf om met een noodmaatregel grote containerschepen te verbieden de noordelijke route te bevaren met noodweer<sup>14</sup> en of hierover al een overleg is gevoerd met Duitsland. Daarnaast hebben de leden van de GroenLinks-fractie gevraagd welke stappen nu concreet samen met Duitsland gezet kunnen worden om de vaarroute te af te sluiten en welke contacten er zijn geweest met verschillende spelers om dit voor elkaar te krijgen. In mijn brief aan uw Kamer<sup>15</sup> ben ik reeds ingegaan op hoe er invulling wordt gegeven aan de genoemde motie. In die brief geef ik aan dat een afsluiting van de zuidelijke vaarroute niet unilateraal kan worden opgelegd. Als Nederland deze route of daaraan verbonden voorwaarden wil veranderen, moet daartoe een voorstel worden ingediend bij de IMO in overleg met Duitsland en Denemarken. Ik heb met mijn Duitse collega afgesproken dat we, zo snel mogelijk nadat deze beschikbaar zijn gekomen, gezamenlijk de conclusies en aanbevelingen van de verschillende onderzoeksrapporten bespreken en de mogelijke vervolgstappen met elkaar afstemmen. Als op basis daarvan het afsluiten van de zuidelijke vaarroute voor grote containerschepen een mogelijke vervolgstap is, zal ik in nader overleg treden met Duitsland en Denemarken over het doen van een onderbouwd voorstel in de IMO.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben gevraagd of er naast de Waddenzee als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) ook is ingezet op het betrekken van de vaarroutes op de Noordzee bij de PSSA.

Een PSSA wordt door een lidstaat zelf aangevraagd bij de IMO en moet voorzien zijn van tenminste een scheepvaartmaatregel. Een lidstaat moet ook zelf voorstellen voor aanscherping indienen. De IMO moet dan beoordelen of die voorstellen voldoen aan de criteria die voor PSSA maatregelen zijn afgesproken. Dit kan niet door de IMO worden afgedwongen. De huidige vaarroutes en voorwaarden boven de Waddeneilanden zijn beoordeeld op de mate waarin zij voldoende bescherming helpen bieden voor de status van de Waddenzee als PSSA. Als op basis van de conclusies en aanbevelingen van de onderzoeksrapporten aanpassing van de (voorwaarden voor) vaarroutes een mogelijke vervolgstap is, zal ik in overleg treden met Duitsland en Denemarken over het doen van een onderbouwd voorstel in de IMO.

Daarnaast verzochten de leden van de GroenLinks-fractie om inhoudelijk in te gaan op de mogelijkheid om de Wet maritieme ongevallen aan te passen.

De Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo) dient ter implementatie van het Interventieverdrag en het Wrakopruimingsverdrag. Het Interventieverdrag is gericht op schepen die in moeilijkheden komen en daardoor ernstig en dreigend verontreinigingsgevaar voor de kust kunnen veroorzaken. Het Wrakopruimingsverdrag is gericht op het opruimen van scheepswrakken en lading.

Beide verdragen voorzien in een bevoegdheid tot het nemen van (preventieve) maatregelen, die zijn overgenomen in de Wbmo.

---

<sup>14</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 269

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 200

Het nemen van (preventieve) maatregelen kan niet aan de orde zijn wanneer er geen sprake is van een maritiem ongeval. Van een maritiem ongeval is pas sprake in een concrete situatie waarbij schade aan een schip of lading wordt of dreigt te worden veroorzaakt. Omdat het gaat om implementatie van verdragen, is er geen mogelijkheid om nationaal daarvan af te wijken om bijvoorbeeld in andere gevallen (preventieve) maatregelen te nemen. Andere landen zijn aan dezelfde restricties gebonden.

De leden van de PvdA-fractie vroegen onder meer waarom een waarschuwing van de Kustwacht enkel als advies wordt uitgebracht en waarom deze niet leidend is voor containerschepen.

In een eerdere brief aan uw Kamer heb ik aangegeven dat een afsluiting van de zuidelijke vaarroute niet unilateraal kan worden opgelegd. De Kustwacht kan in dit verband ook geen bindende verkeersaanwijzingen geven, waardoor de waarschuwing beperkt blijft tot een advies. Deze waarschuwingen blijken in de praktijk goed te worden opgevolgd. Zodra de onderzoeksrapporten gereed zijn, zal ik in overleg met Duitsland treden en bezien of op basis van de conclusies en aanbevelingen vervolgstappen mogelijk zijn om de veiligheid van de scheepvaart, en daarmee die van de Waddeneilanden verder te borgen. Als op basis daarvan het afsluiten van de zuidelijke vaarroute voor grote containerschepen een mogelijke vervolgstap zou zijn, zal ik in overleg treden met Duitsland en Denemarken over het doen van een onderbouwd voorstel in de IMO.

De leden van de ChristenUnie-fractie stelden diverse vragen omtrent de zuidelijke Waddenroute, zoals hoe het mogelijk is dat in afwachting van onderzoeksresultaten niet verder ingezet wordt op het sluiten van de zuidelijke Waddenzeeroute voor in ieder geval grote zeeschepen met slecht weer.

Zoals in mijn antwoord op de vraag van de D66-fractie op de vorige pagina aangegeven, kan de zuidelijke route niet unilateraal worden afgesloten, omdat dit een internationaal erkende vaarroute betreft die door verschillende territoriale wateren loopt, waardoor Nederland gebonden is aan de voorwaarden en procedures gesteld door de IMO. Hiervoor heb ik al aangegeven dat als Nederland deze route of daaraan verbonden voorwaarden wil veranderen, het daartoe een voorstel moet doen bij de IMO in overleg met Duitsland en Denemarken.

Om een voorstel te kunnen doen bij IMO, moet er een gedegen onderbouwing liggen voor de noodzaak van aanpassing of afsluiten van een vaarroute. Zoals hier eerder aangegeven, zal ik indien de genoemde onderzoeksrapporten daartoe aanleiding geven, hierover in overleg treden met Duitsland en Denemarken. Ik kan ook nog niet vooruitlopen op het indienen van een mogelijk verzoek aan de IMO om de procedure drastisch te verkorten of aan te passen.

De bevoegdheid om in geval van een maritiem ongeval (preventieve) maatregelen te nemen kan alleen worden toegepast indien er sprake is van een concreet maritiem ongeval in de zin van de Wbmo. De wet biedt in generieke zin geen mogelijkheden voor het nemen van (preventieve) maatregelen. De verdragen die met de Wbmo zijn geïmplementeerd bieden namelijk geen ruimte voor unilaterale uitbreiding. Ik verwijs hierbij ook naar de beantwoording van de hierboven beantwoorde vraag.

De waarschuwingen die de Kustwacht geeft, blijken overigens in de praktijk goed te worden opgevolgd. De reders en zeevarenden laten daarmee zien dat zij veiligheid en daarmee ook de bescherming van het Waddengebied serieus nemen.

Door de leden van de ChristenUnie-fractie is ook gevraagd naar de bereidheid om te onderzoeken hoe groot het risico op containerverlies bij kleinere schepen op de zuidelijke Waddenzeeroute in het algemeen is en het af laten geven van een waarschuwing door de Kustwacht, soortgelijk aan die voor grote containerschepen, bij kleinere schepen, naast de al bestaande algemene aantekening.

Ik laat momenteel door maritiem onderzoeksinstituut MARIN diverse onderzoeken uitvoeren om meer inzicht te krijgen in het gedrag van verschillende typen en afmetingen containerschepen onder verschillende weersomstandigheden boven de Waddeneilanden. Schepen van kleiner formaat, zoals de OOCL Rauma, zijn hier onderdeel van. Ik verwacht voor de zomer de uitkomsten van deze onderzoeken te ontvangen en zal deze dan met uw Kamer delen. Op basis van de resultaten van deze onderzoeken zal ik, in samenhang met de resultaten van de andere onderzoeksrapporten, bezien welke vervolgstappen er mogelijk zijn.

### **Lading containerschepen**

De leden van de fracties van het CDA, de PvdA, en de ChristenUnie vroegen welke maatregelen zijn genomen om ervoor te zorgen dat de containerschepen in de toekomst beter geladen worden en of de mening wordt gedeeld dat er strenger moet worden opgetreden tegen rederijen die de veiligheidsregels aan hun laars lappen. De leden van de PvdA-fractie vragen verder of er bereidheid bestaat om meer en intensievere controles te laten plaatsvinden en daar bovenop de boetes voor onveilige containerschepen te verhogen.

In het kader van de reguliere uitvoering wordt tijdens de vlaggenstaat- en havenstaatcontroles door de ILT aandacht besteed aan het vastzetten van lading op containerschepen. De komende tijd zal bij de controles van containerschepen meer aandacht worden besteed aan aspecten met betrekking tot belading en het vastzetten van containers. Daarnaast zullen er inspecties worden uitgevoerd naar het vaststellen van het exacte gewicht van containers. Deze maatregelen zullen bijdragen aan een betere belading van containerschepen in de toekomst.

De ILT zal handhavend optreden op basis van de Wet havenstaatcontrole, indien tijdens controles tekortkomingen of onveilige situaties worden geconstateerd. Daarbij kunnen maatregelen worden opgelegd als het aanhouden van een schip, of het laten verhelpen van tekortkomingen voor vertrek of binnen 14 dagen.

Bij de inspecties door de ILT op het sjoeren van containers op zeeschepen in 2019 is meerdere malen gebruik gemaakt van de bevoegdheid om schepen voor vertrek overtredingen op te kunnen laten lossen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het oordeel dat het zeer ernstig is dat rederijen, ondanks de eerdere ramp met de MSC Zoe, nog steeds de veiligheid rondom het sjoeren van containers niet serieus genoeg nemen, gedeeld wordt.

Ik vind het belangrijk dat rederijen veiligheid serieus nemen. Uit het ILT-rapport dat ik naar uw Kamer heb gestuurd<sup>16</sup> wordt duidelijk dat het beter gaat met het vastzetten van containers aan boord van zeeschepen

<sup>16</sup> Bijlage bij Kamerstuk 21 409, nr. 277



vergeleken met 2009, maar ook dat gezien het hoge aantal overtredingen het sjorren van containers een aandachtspunt blijft. Daarom zal de ILT ook in de toekomst bij controles van containerschepen aandacht besteden aan het vastzetten van de lading.

De leden van de PvdA-fractie hebben gevraagd of de Minister de zorgen deelt dat sjorders in de havens, vanwege kostenvoordelen, steeds vaker onder enorme tijdsdruk en met minder mensen containers moeten vastzetten, met het risico op het maken van fouten. Ook wordt onder meer gevraagd of er maatregelen worden genomen om ervoor zorg te dragen dat sjorders meer tijd en grotere teams krijgen, zodat aan alle veiligheidseisen rondom het vastzetten van containers kan worden voldaan.

De financiële marges voor de transporteurs van containers over zee zijn klein. Daarom werken transporteurs zo efficiënt mogelijk. Dit kan zorgen voor tijdsdruk bij scheepsbemanningen en andere betrokkenen, maar dit mag niet leiden tot een lager niveau van veiligheid.

Het Lashing@Sea project heeft na de motie van het lid Jacobi c.s.<sup>17</sup> onder andere door inspanning van Nederland tot aanpassing van verschillende standaarden in de IMO geleid. Voor de voorlopige maatregelen die ik neem op basis van het ILT onderzoek verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag op de vorige pagina.

Daarnaast zal ik de bevindingen van de ILT beoordelen in samenhang met de uitkomsten van de relevante onderzoeken naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe, en op basis daarvan besluiten over mogelijke vervolgstappen.

De leden van de fracties van D66, de PvdA en ChristenUnie noemen de resultaten van een grote inspectie door de ILT, waaruit blijkt dat slechts twee op de vijf containerschepen zonder op- of aanmerkingen door controles in de haven van Rotterdam komen en dat bij 42 van de 69 gecontroleerde schepen gebreken werden aangetroffen. Het ging hierbij om kapotte en ontbrekende twistlocks, zodat containers niet goed vaststaan of het niet goed verdelen van gewichten. Deze leden hebben gevraagd hoe het kan zijn dat deze informatie via een WOB-verzoek naar buiten komt, in plaats van een brief naar uw Kamer. De ChristenUnie heeft daarop aanvullend gevraagd waarom het rapport pas een jaar na de uitvoering van deze controles beschikbaar was.

De door de ILT opgestelde rapportage op basis van de inspectie «Sjorren van containers op zeeschepen» is bedoeld om uw Kamer goed en volledig te informeren. Het opstellen van het rapport nam helaas meer tijd in beslag dan doorgaans het geval is. Hoewel het hier gaat om hetzelfde onderwerp, zijn de afronding van de rapportage en het toezenden van de in het WOB-verzoek opgevraagde stukken zelfstandig doorlopen. Het bedoelde WOB-verzoek betrof alle havenstaatcontroles vanaf 2014 met constatering op het gebied van sjorren van containers op zeeschepen en de inspectierapporten van de uitgevoerde inspectie in 2019. Door de omvang van dit WOB-verzoek heeft het enige tijd geduurd voor aan de verzoeker alle geanonimiseerde stukken konden worden toegezonden. De laatste in het WOB-verzoek opgevraagde stukken en de rapportage «Sjorren van containers op zeeschepen» zijn vrijwel gelijktijdig afgerond en verzonden.

---

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 81

## **Bergers/KNRM**

De leden van de SP-fractie hebben gevraagd hoe het ervoor staat in het geschil tussen de bergers en de KNRM en wanneer het moment komt dat het te lang duurt om tot goede afspraken te komen.

Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer voor dit SO is het overleg dat mijn ministerie voert met de bergers en de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) nog altijd gaande. Er hebben reeds verschillende gesprekken met betrokken partijen plaatsgevonden. Hoewel er voortgang wordt geboekt, heeft het overleg tot op heden nog niet geresulteerd in overeenstemming tussen betrokken partijen over de wijze waarop de berging van kleinere vaartuigen op zee plaatsvindt. Het streven is om op korte termijn een gezamenlijk eindgesprek te voeren, zodat in ieder geval vóór het zomerreces tot een oplossing kan worden gekomen.

### **3. Verduurzaming scheepvaart**

#### **Afschaffing energiebelasting walstroom**

De leden van de fracties D66 en de SGP hebben gevraagd wat het beoogde tijdpad is voor de afschaffing van de energiebelasting op walstroom en of de Opslag Duurzame Energie (ODE) ook wordt betrokken in de afschaffing.

Het Kabinet wil de faciliteit in de energiebelasting voor walstroom in het belastingplan 2021 opnemen, zodat deze per 1 januari 2021 in werking kan treden. Het Kabinet is hierbij echter ook afhankelijk van Europeesrechtelijke vereisten. Zo is de maatregel niet in lijn met de EU-richtlijn Energiebelastingen en moet er daarom derogatie worden aangevraagd. Bij de vormgeving wordt mede daarom ook gekeken naar de eerder verleende Europese derogaties aan Zweden, Denemarken, Spanje en Duitsland. In de voorbereiding van de maatregel zal ook de vraag worden betrokken of tegelijkertijd een nihil tarief kan worden geïntroduceerd voor de Opslag Duurzame Energie- en Klimaattransitie.

#### **Prioriteit brandstoffen**

De leden van de fractie D66 vroegen of en zo ja, welke prioritering in alternatieve brandstoffen voor de verduurzaming van de sector wordt toegepast, zoals LNG, biomassa, biobrandstof en groene waterstof. Aanvullend vroegen zij hoe het duurzaamheidskader biomassa meegeenomen wordt in deze prioritering en of LNG een transitie brandstof zou moeten zijn of niet. Daarnaast vroegen zij hoe de tijdelijkheid van de inzet van LNG terugkomt in de ontwerp Havennota.

Mijn ministerie zet zich in voor de verduurzaming van de scheepvaart, waar het gebruik van alternatieve brandstoffen een onderdeel van is. De verdeling van aanbod van deze alternatieve brandstoffen laat ik over aan de markt, zoals ook aangegeven in de ontwerp Havennota. Afspraken over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zijn vastgelegd in Richtlijn 2014/94/EU. In februari 2017 is uw Kamer bericht over de implementatie hiervan<sup>18</sup>. Deze Richtlijn richt zich voor de scheepvaart met name op de beschikbaarheid van LNG en walstroom en op dit moment werkt de Commissie aan een herziening hiervan. Nederland heeft in dat kader aangegeven LNG met name als transitiebrandstof te zien, mogelijk als opmaat naar bioLNG. Gebruik van fossiele LNG beperkt weliswaar de uitstoot van schadelijke stoffen, maar biedt geen oplossing voor de

<sup>18</sup> Kamerstuk 30 196, nr. 538

reductie van uitstoot van klimaatgassen op langere termijn. Nederland heeft er daarnaast voor gepleit om de Richtlijn voor de scheepvaart uit te breiden met andere alternatieve duurzame brandstoffen en energiedragers, zoals (groene) waterstof, elektriciteit, methanol en ammoniak. De onderhandelingen hierover in EU-kader moeten nog beginnen. Het duurzaamheidskader biomassa zal afspraken bevatten over de in Nederland ingezette biomassa. Op dit moment wordt in het «duurzaamheidskader biomassa» onderzocht wat de geschatte vraag naar biobrandstof voor de diverse sectoren in de toekomst is. Daarbij is er ook aandacht voor de verwachte groei hiervan voor de zee- en binnenvaart tussen 2030–2050.

Daarnaast vroegen de leden van de fractie D66 hoe de Minister kijkt tegen belasting op brandstoffen, om zo alternatieve brandstoffen te stimuleren voor de verduurzaming van de sector.

Voor zeevaart heeft Nederland conform de afspraak in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens die op 11 juni 2019 is getekend, in IMO een voorstel ingediend ter ondersteuning van het voorstel om een mondiale brandstofheffing in te stellen met als doel om een fonds voor innovatie en onderzoek in de sector te stimuleren. Helaas is de mondiale (IMO-) vergadering dit voorjaar door de COVID-19 crisis niet doorgestaan, waardoor de bespreking hierover vertraagd wordt. Verdere voortgang hangt daarnaast ook af van steun voor dit voorstel van andere landen. Daarnaast bestaan reeds verduurzamingsdoelstellingen in IMO en zijn andere maatregelen van kracht zoals een energie-efficiency ontwerpindicator en managementplannen aan boord waarin vergroeningseisen zijn opgenomen.

In de binnenvaart wordt momenteel een onderzoek gedaan naar de financiering van de vergroening in de binnenvaart. Alle opties worden hier beoordeeld waaronder een opslag op de fossiele brandstoffen. Voor de stand van zaken verwijs ik u naar het antwoord op de vraag daarnaar van de leden van het CDA onder «Duurzame binnenvaart» op pagina 20.

### **Subsidieregeling**

De leden van de fractie van D66 vroegen naar eventuele subsidieplannen voor de verduurzaming in de maritieme sector en of de flexibilisering van de SDE+ regeling en de DKTI-transport regeling hier ook onderdeel van uitmaken. Aanvullend vroegen zij hoeveel reductie aan uitstoot van CO<sub>2</sub> (in megaton per jaar) met al deze maatregelen tezamen kan worden bereikt.

Als onderdeel van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens én ten behoeve van de structurele aanpak stikstofproblematiek zal ik dit najaar een investeringssubsidie openstellen voor alle binnenvaartschepen, groot en klein. De gelden zullen grotendeels (€ 79 miljoen) specifiek beschikbaar worden gesteld voor het plaatsen van SCR-katalysatoren op bestaande motoren. Hierover is uw Kamer bij brief van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 24 april geïnformeerd<sup>19</sup>. Daarmee kan veel stikstofuitstoot worden gereduceerd, maar zo lang men vaart op fossiele diesel, zal het geen CO<sub>2</sub>-reductie opleveren. Dit wordt anders zodra een oude motor wordt vervangen door een volledig nieuwe motor die voldoet aan de eisen van Stage V of Euro VI. Hiervoor is eerder vanuit de Green Deal € 15 miljoen beschikbaar gesteld. Ik verwacht voor de zomer een uitgewerkt concept van deze subsidieregeling voor te leggen aan de sector. Zodra de regeling in de Staatscourant wordt gepubliceerd, zal ik

<sup>19</sup> Kamerstuk 35 334, P

uw Kamer daarover informeren. Andere fondsen dan hetgeen ik hierboven heb genoemd, heb ik op dit moment niet. Via de implementatie van de Europese richtlijn hernieuwbare energie (RED-II) hoop ik dat de binnenvaart de komende jaren meer duurzame biobrandstof gaat bijmengen. Wanneer de binnenvaart onder de jaarverplichting valt, kan een nationale CO<sub>2</sub>-reductie van 0,15 megaton per jaar worden behaald. De overige doelstellingen uit de Green Deal blijven onverminderd van kracht.

Verder zal ik ten behoeve van de structurele aanpak stikstofproblematiek en aansluitend bij de Green Deal extra middelen beschikbaar stellen voor de uitrol van walstroomvoorzieningen in zeehavens voor de zeescheepvaart. Naast de reductie van stikstof, leidt dit ook tot een reductie van de CO<sub>2</sub>-emissie met ca. 10 kton per jaar. Tenslotte zijn er vanuit de Green Deal financiële middelen vrijgemaakt ten behoeve van de beoordeling en validatie van de effecten van duurzame maritieme oplossingen voor de zeevaart.

De DKTl-Transport regeling kende voor 2019 een specifiek luik voor emissiearme vaartuigen met een subsidieplafond van € 4 miljoen. In de nu in voorbereiding zijnde verlenging van deze regeling zullen wederom middelen ter beschikking worden gesteld om experimentele ontwikkeling en proeftuinprojecten voor de scheepvaart mogelijk te maken. Tevens zal vanuit deze DKTl-regeling de scheepvaart ook gebruik kunnen maken van ondersteuning aan Europese co-financieringsprojecten met betrekking tot tank- en laadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De SDE+ regeling is een generieke regeling van het Ministerie van EZK. Vooralsnog kunnen de scheepvaart en scheepsbouw hier geen gebruik van maken.

De leden van de fractie D66 informeerden naar de subsidies op het gebruik van Carbon Capture Storage (CCS). Voor wat betreft de subsidieverlening aan CCS verwijs ik naar de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van het Nationale Klimaatakkoord<sup>20</sup> en naar de meest recente Kamerbrief over de SDE++<sup>21</sup>. De CO<sub>2</sub>-heffing in de industrie is zoals aangekondigd in het Klimaatakkoord inmiddels uitgewerkt in een concept-wetsvoorstel. Tot en met 29 mei ligt het concept-wetsvoorstel voor consultatie voor via [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl). De planning is om het wetsvoorstel als onderdeel van het belastingplanpakket 2021 met Prinsjesdag aan te bieden aan uw Kamer.

### **CO<sub>2</sub>-heffing**

Door de leden van de fractie van D66 is gevraagd wat ik ga ondernemen om ervoor te zorgen dat vergroening financieel aantrekkelijker blijft dan blijven varen op fossiele brandstoffen (ook gezien de snel dalende olieprijs). Ook werd gevraagd naar een eventuele introductie van een CO<sub>2</sub>-heffing en een (EU) ETS.

Een dalende olieprijs is inderdaad geen goede prikkel om het gebruik van fossiele brandstoffen in de scheepvaart te beperken. Maar zowel voor binnenvaart als voor zeevaart onderneem ik acties die de vergroening financieel aantrekkelijker moeten maken. Hierbij baseer ik mij voor een belangrijk deel op de afspraken die ik met de sector heb gemaakt in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.

Ik steun de Europese Commissie in het onderzoeken van verschillende maatregelen om te komen tot reductie van emissies in de sector. Voor de zeevaart is een belangrijke voorwaarde dat er wel oog is voor het

<sup>20</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 342

<sup>21</sup> Kamerstuk 31 239, nr. 312

mondiale gelijke speelveld, wegleffecten en de concurrentiekracht van de Europese maritieme sector. Op mondiaal niveau ondersteunt Nederland de zeevaartsector in hun plannen om een brandstofheffing in te voeren ten behoeve van een Onderzoek en Ontwikkelingsfonds.

Voor de binnenvaart wordt onderzocht of een jaarverplichting voor duurzame biobrandstoffen kan worden ingevoerd via de implementatie van de Europese richtlijn hernieuwbare energie<sup>22</sup>. Daarnaast wordt gewerkt aan een labelsysteem voor binnenvaartschepen waarmee schippers kunnen aantonen hoe duurzaam zij zijn en waarmee banken, verladers, havens en overheden de verduurzaming kunnen steunen. In het kader van het onderzoek naar het vergroeningsfonds voor de binnenvaart worden ook de mogelijkheden van een CO<sub>2</sub>-heffing en ETS onderzocht. Voor de stand van zaken met betrekking tot dit onderzoek, verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag van de fractie van het CDA onderaan deze pagina.

De Ministers van EZK en Financiën werken momenteel de eveneens in het klimaatakkoord aangekondigde plannen voor een CO<sub>2</sub>-heffing uit. Uw Kamer zal hierover in de komende tijd nader worden geïnformeerd.

### **Stikstof zeevaart**

De leden van de fractie D66 vroegen of de Minister kan toelichten hoe zij invulling heeft gegeven aan de aangenomen motie van het lid Postma c.s. over maatregelen om de stikstofdepositie door zeescheepvaart te verminderen<sup>23</sup>. Aanvullend informeren de leden welke middelen op dit moment specifiek voor de maritieme sector zijn uitgetrokken voor oplossingen van het stikstofprobleem en uit welke budgetten deze middelen komen.

Voor de vermindering van de stikstofuitstoot wordt aangesloten bij de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, waarin onder andere wordt ingezet op uitbreiding van walstroom voor zeevaartschepen. Dit krijgt nog een extra impuls door het beschikbaar stellen van € 12 miljoen hiervoor in het kader van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek<sup>24</sup>. Tevens zijn er vanuit de Green Deal financiële middelen vrijgemaakt ten behoeve van de beoordeling en validatie van de effecten van duurzame maritieme oplossingen voor de zeevaart (zie ook de vraag onder de kop «Subsidierегeling» op pagina 18). Daarnaast maakt onderzoeksinstituut MARIN, conform de motie daartoe van uw Kamer, op zeer korte termijn een start met haar onderzoek naar de relatie tussen vaarsnelheid en stikstofdepositie.

De leden van de fractie GroenLinks vroegen of de Minister met een uitgebreid handhavingsplan kan komen voor de NO<sub>x</sub> Emission Control Area (NECA)-milieuzone tegen stikstof op de Noordzee en of Nederland klaar is voor controles en sancties van schepen op zee.

Per 1-1-2021 zullen strengere eisen aan nieuwe types scheepsmotoren worden gesteld. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) stelt een handhavingsplan op voor het toezicht op NO<sub>x</sub>-emissies door zeeschepen. Hierover dient nog internationaal afstemming plaats te vinden. Het plan beschrijft onder meer de controles van schepen en de sancties bij overtreding. Naar verwachting kunnen de controles meegenomen worden

<sup>22</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001.

<sup>23</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 260

<sup>24</sup> Kamerstuk 35 334, nr. 82

in de reguliere scheepscontroles. Daarmee kan Nederland per 1-1-2021 invulling geven aan het toezicht op stikstofemissies.

### **Duurzame binnenvaart**

De leden van de fractie van het CDA vroegen naar de stand van zaken van het aangekondigde onderzoek naar een vergroeningsfonds. Het onderzoek, dat is aangekondigd in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, is verdeeld in drie onderdelen. Deze onderdelen worden uitgevoerd in opdracht van respectievelijk mijn ministerie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het Bundesamt für Verkehr uit Zwitserland. Coördinatie van de drie projecten verloopt via de CCR. De onderzoeken liggen goeddeels op schema en al voor de zomer zullen de eerste resultaten beschikbaar zijn. In oktober zullen naar verwachting alle projecten zijn afgerond en zal de CCR besluiten over de vervolgstappen die naar aanleiding van de onderzoeken nodig zijn. Ik zal uw Kamer op de hoogte houden.

Daarnaast vroegen de leden van de CDA-fractie wat ten aanzien van het Mobiliteitsfonds en de binnenvaart, de huidige stand van zaken van de Green Deal Binnenvaart is. Over de stand van zaken van de subsidieregelingen onder de Green deal heb ik u elders in deze brief geïnformeerd onder de kop «Subsidieregeling» op pagina 18. Ten aanzien van het Mobiliteitsfonds kan ik u melden dat uw Kamer volgens planning in september 2021 de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds ontvangt. De investeringskeuzes voor het Mobiliteitsfonds worden jaarlijks gemaakt en via de gebruikelijke stappen doorlopen, via het MIRT, de bijbehorende overleggen en de begrotingscyclus. Er kan nu nog niet worden geconcludeerd waarin wordt geïnvesteerd. Uw Kamer blijft op de gebruikelijke wijze geïnformeerd over de beleidsvoornemens.

De leden van de fracties van de PVV en de ChristenUnie stelden vragen over de kosten voor de schipper om duurzamer te varen en de beschikbaarheid van subsidies hiervoor. Zo vroegen de leden van de PVV-fractie of de Minister ervan op de hoogte is dat veel schippers en ondernemers in de binnenvaart wel de lasten, maar niet de lusten ervaren van de opgelegde duurzaamheidsregels. De leden van de ChristenUnie vroegen hoe ik kan voorkomen dat kleinere schepen subsidies voor verdere verduurzaming gaan mislopen.

Met uitzondering van de eisen die aan nieuwe motoren gesteld worden in de NRMM-verordening, zijn er geen verplicht opgelegde duurzaamheidsregels in de binnenvaart. Op basis van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens en de structurele aanpak stikstofproblematiek wordt dit najaar een investeringssubsidie opengesteld waar in totaal € 94 miljoen voor is gereserveerd voor de periode tot 2030. Deze subsidie staat in principe open voor alle ondernemingen die vrijwillig gaan verduurzamen. De toekenning zal afhankelijk zijn van de in de regelingen gestelde voorwaarden.

Ik ben mij ervan bewust dat iedere investering naast subsidie ook een eigen bijdrage vraagt. Voor kleine ondernemingen mag ik op basis van Europese regelgeving een groter percentage subsidiëren dan voor middelgrote en grote ondernemingen. Of dit voor sommige schippers reden zal zijn om (nog) niet gebruik te maken van de geboden mogelijkheden is nog niet met zekerheid te zeggen, maar de milieuprestatie van de sector als geheel zal verbeteren met deze subsidieregeling. In het eerder genoemde internationale onderzoek onder coördinatie van de CCR worden overigens ook andere financieringsmodellen onderzocht.

De leden van de CDA-fractie vroegen zich af of er een rol is weggelegd voor Invest-NL in het kader van het vergroenen van de binnenvaartsector, omdat daarmee immers ook de werkgelegenheid en toekomstige besparingen voor de binnenvaartsector dichterbij gehaald kunnen worden.

Invest-NL richt zich op de financiering van ondernemingen in de ScaleUp-fase die bijdragen aan de energietransitie. Ondernemingen die actief zijn in het vergroenen van de binnenvaartsector en in deze categorie vallen, zullen voor financiering ook bij Invest-NL kunnen aankloppen. Indien Invest-NL deze opschaling mede kan financieren en de ondernemingen doorgroeien, dan zal dit op termijn kunnen leiden tot een hogere werkgelegenheid. Toekomstige besparingen zullen waarschijnlijk pas mogelijk zijn na eerst aanzienlijk te investeren in nieuwe technologieën voor vergroening.

De leden van de PVV-fractie vroegen zich af of de Minister op de hoogte is van de zorgen over de duurzaamheidsgekte in de binnenvaart. Aanvullend vroegen zij op welke manier dit voor extra werkgelegenheid zorgt. In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens zijn met de binnenvaartsector afspraken gemaakt over verduurzaming. Deze afspraken zijn niet alleen relevant voor klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen, maar zijn ook belangrijk om ervoor te zorgen dat de binnenvaart een aantrekkelijke modaliteit blijft voor verladers, zodat er vaker voor vervoer over water gekozen wordt. Dat levert op de langere termijn een positieve bijdrage aan de werkgelegenheid voor werknemers aan boord van schepen. Uiteraard profiteren ook de toeleveranciers van de verduurzaming van de binnenvaartsector.

De leden van de fracties van de ChristenUnie en het CDA hebben vragen gesteld over het stikstofbeleid in relatie tot de binnenvaart. Zo vroegen de leden van de Christen Unie of de Minister bereid is de resultaten van het onderzoek van het EICB mee te nemen in toekomstig beleid. Verder werd de Minister gevraagd aan te geven welke stappen zij gaat zetten om de stikstofuitstoot van de sector te verminderen en of er fondsen beschikbaar zijn voor de implementatie van stikstofreducerende en andere duurzame maatregelen.

Ook ik kijk uit naar de resultaten van het onderzoek van het EICB. Zodra de resultaten beschikbaar zijn, zal ik deze grondig bestuderen en waar mogelijk en nuttig zal ik de resultaten in mijn beleid meenemen. Zoals vermeld als antwoord op de vraag onder «Subsidieregeling» op pagina 18, zijn er verschillende subsidieregelingen voor de implementatie van stikstofreducerende en andere duurzame maatregelen.

#### **4. Binnenvaart**

##### **Varend ontgassen**

###### *Implementatie varend ontgassen*

De leden van de fracties SP en GroenLinks hebben gevraagd naar de laatste stand van zaken voor wat betreft de implementatie van het verbod op varend ontgassen. De leden van de SP-fractie vroegen of het verbod per 1 juli 2020 in kan gaan en de leden van de GroenLinks-fractie hebben gevraagd wanneer alle schepen via een ontgassingsinstallatie moeten worden ontgast.

Nederland heeft afgelopen maart de verdragswijziging geratificeerd. Ook het nationale wetgevingstraject is inmiddels doorlopen. De wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit wordt zeer binnenkort in het Staatsblad gepubliceerd en nagehangen bij beide Kamers. Zes maanden nadat alle verdragsstaten de verdragswijziging hebben geratificeerd, treedt het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit in werking en is varend ontgassen in heel Nederland verboden. Dit is zo bepaald in het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI). Zie ook mijn Kamerbrief van 30 april 2020<sup>25</sup>. Om de Nederlandse situatie onder de aandacht te brengen, heb ik inmiddels de betreffende bewindspersonen in Frankrijk en België (Wallonië) aangeschreven met het verzoek om haast te maken met de benodigde ratificatie. De overige verdragsstaten (Zwitserland, Luxemburg en Duitsland) hebben reeds geratificeerd of maken goede vorderingen.

#### *Handhaving ontgassingsverbod*

De leden van de fracties CDA, D66, GroenLinks en SP hebben vragen gesteld over de handhaving van het verbod op varend ontgassen. De leden van de CDA-fractie vroegen of er voldoende structurele handhaving op het terrein van varend ontgassen is. De leden van de D66-fractie vroegen welke middelen ik beschikbaar heb gesteld voor handhaving van het verbod. Daarnaast informeerden de leden van GroenLinks wat het Rijk gaat bijdragen aan lokale handhaving van varend ontgassen. Ook refereerden al deze partijen naar de brief van de gemeente Rotterdam en vroegen hoe de Minister aankijkt tegen het idee om de regio Rotterdam aan te wijzen als proeftuin voor handhaving op varend ontgassen vooruitlopend op een nationaal verbod. Aanvullend vroegen de leden van de SP-fractie of de Minister heeft gereageerd op de brief van de gemeente Rotterdam en of zij ondersteuning kan bieden aan provincies bij handhaving van provinciale verboden.

Ik heb u eerder geïnformeerd dat de ILT ook dit jaar doorgaat met het uitvoeren van toezichtsacties op de naleving van de ontgassingsbepalingen uit het ADN. Dit doet de ILT in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat en omgevingsdiensten, waarbij (waar mogelijk) gebruik van meldingen van e-noses gemaakt wordt. De acties van afgelopen oktober hebben laten zien dat een gecoördineerde samenwerking noodzakelijk is voor een effectieve handhaving van het verbod. Daarnaast zal de ILT aanvullende acties uitvoeren met drones. Met deze acties kan niet alleen de huidige ADN-regelgeving structureel worden gehandhaafd, maar het helpt de ILT ook om anticiperend het toezicht op een nationaal verbod te kunnen vormgeven. De provinciale verboden zullen gehandhaafd worden door de provincies zelf. De ILT zal de acties verspreid over het land uitvoeren, niet alleen in de Rotterdamse regio. Dit heb ik ook laten weten in mijn reactie op de brief van wethouder Bonte van Rotterdam. Door de samenwerking, informatiedeling en het delen van de mogelijkheden voor handhaving zullen naast de ILT zo veel mogelijk omgevingsdiensten in staat worden gesteld zich zo goed mogelijk voor te bereiden op een nationaal verbod.

#### *Realisatie van ontgassingsinstallaties*

De leden van de fracties SP en D66 hebben vragen gesteld over de realisatie van de benodigde ontgassingsinstallaties. Op dit moment kan in Rotterdam en Moerdijk worden ontgast bij vergunde ontgassingsinstallaties. De capaciteit van deze twee locaties zal niet voldoende zijn als het verbod in werking treedt. Het bedrijfsleven heeft aangegeven behoefte te hebben aan mobiele ontgassingsinstallaties. Deze behoefte is niet

<sup>25</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 275



landelijk gespreid, maar geldt in de havengebieden waar veel overslag plaatsvindt. Deze mobiele installaties zijn reeds ontwikkeld en zullen worden getest of ze veilig en milieuverantwoord kunnen ontgassen. Proeven zullen de komende maanden worden uitgevoerd. Wanneer deze proeven succesvol zijn doorlopen is het aan de provincies om deze ontgassingsinstallaties te vergunnen, zodat er bij het van kracht worden van het verbod voldoende geschikte ontgassingsinstallaties zijn op de plaatsen waar daaraan behoefte is. Het ministerie is met de andere partijen in overleg over de gezamenlijke bekostiging van de proeven.

#### *Ontgassen in Natura 2000-gebieden*

De leden van de fracties van de ChristenUnie en de PvdD hebben diverse vragen gesteld over varend ontgassen in Natura 2000-gebieden. Deze leden wijzen erop dat de stoffen waarvan de dampen varend worden ontgast, niet goed zijn voor het milieu en gevaarlijk zijn voor de mensen die met deze stoffen werken. De leden van de PvdD-fractie refereren daarbij aan de veiligheidsinformatiebladen.

Uw oordeel over de milieubezwaarlijkheid van deze stoffen deel ik, daarom juist heb ik mij ook ingespannen voor een internationaal verbod op varend ontgassen. Het geschikte juridische kader daarvoor was een wijziging van het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI). Dit heeft nu geleid tot een opname van het ontgassingsverbod in het Scheepsafvalstoffenbesluit.

Uw fracties wijzen op de Natura 2000-regelgeving. De Natura 2000-beheerplannen zijn echter bedoeld om activiteiten in kaart te brengen die een zodanig negatief effect hebben op de instandhouding van aangevoerde soorten planten en dieren, dat er sprake kan zijn van verstoring in de zin van de Wet natuurbescherming. Tevens heeft de Europese Commissie in 2013, als antwoord op schriftelijke vragen<sup>26</sup> vanuit het Europees Parlement, reeds aangegeven geen kennis te dragen van problemen bij de toepassing van de huidige voorschriften voor het ontgassen (op grond van het ADN) en mogelijke conflicten met EU-wetgeving, waaronder de natuurbehoudswetgeving. De Commissie tracht ervoor te zorgen dat de ADN-voorschriften in overeenstemming zijn met EU-wetgeving. De voorschriften specificeren uitdrukkelijk dat ontgassing alleen is toegestaan indien het op grond van internationale of nationale wettelijke voorschriften niet is verboden. Deze wetgeving is daarmee niet toegesneden op het verbieden van een activiteit als het varend ontgassen, zoals een verbod onder het CDNI dat wel is.

#### *Provincies*

De leden van de fractie D66 hebben vragen gesteld over de rol van de provincies en de provinciale ontgassingsverboden in het licht van het naderende CDNI-verbod op varend ontgassen.

De provincies hebben een belangrijke rol bij de implementatie van het CDNI-verbod en zijn daarom ook leidend in de taskforce varend ontgassen. Zo zijn de provincies een belangrijke speler in het vergunnen van de benodigde ontgassingsinstallaties. Bovendien hebben zij als bevoegd gezag een handhavingsbevoegdheid voor een aantal bepalingen uit het Scheepsafvalstoffenbesluit die van toepassing zijn op een overslaginrichting. Dat zijn rechtstreeks werkende regels, die gelden voor de houder van de betreffende inrichting. Deze handhavingsbevoegdheid staat sinds

---

<sup>26</sup> Schriftelijke vragen E-003742-13

2000 in het Scheepsafvalstoffenbesluit. Het nationale verbod zal gelden in heel Nederland. De provinciale verboden hebben dan geen betekenis meer.

### **Technische eisen**

De technische eisen die worden gesteld aan binnenschepen berusten op internationale regelgeving. Artikel 13 van de Binnenvaartwet geeft dan ook geen volledige vrijheid om af te wijken, maar slechts voor zover deze internationale regelgeving dat toelaat. Hierover is uw Kamer geïnformeerd in de brief d.d. 1 juli 2019<sup>27</sup>. Vanwege deze internationale beperkingen kan ik geen vrijstellingen geven voor schepen zonder personeel en ook het verzoek om vrijstelling van de ASV, PTC en Evofenedex niet inwilligen. Dit betekent echter niet dat er geen mogelijkheden zijn om op internationaal niveau te proberen tot een oplossing te komen voor de geschetste problematiek met betrekking tot de geluidseisen in het stuurhuis van binnenschepen.

Ik ondersteun de sector graag bij het bereiken van een oplossing. Een individuele scheepseigenaar kan een beroep doen op de hardheidsclausule. Ik zal aanvragen voor de toepassing van de hardheidsclausule welwillend behandelen en zo snel mogelijk doorzetten naar de CCR (of CESNI). Mocht een bepaalde eis bij veel schepen problemen geven en er worden veel aanvragen op hetzelfde gebied ingediend, dan zal ik mij in internationaal verband inzetten voor een aanpassing van de regels op het betreffende punt. Ik heb vorig jaar een werkgroep ingesteld met het bedrijfsleven om deze aanpak uit te werken.

### **Modal shift**

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen naar de mogelijkheden voor het versnellen van de modal shift van weg naar water en om daar ook de opbrengsten van de vrachtwagenheffing bij te betrekken. In dat verband werd tevens gevraagd of de Minister het perspectief deelt dat vrachtverkeer zoveel mogelijk per water zou moeten worden afgehandeld. En hoe vervolgens voorkomen moet worden dat de aantrekkelijkheid van het vervoer over water wordt ondermijnd door andere investeringen zoals het verbreden van snelwegen.

Zoals in de Goederenvervoeragenda<sup>28</sup> wordt aangegeven, zet het kabinet in op een actieve bevordering van een modal shift binnen het vrachtvervoer. Dit geschiedt door knelpunten voor een modal shift weg te nemen en een tijdelijke regeling om in het containervervoer een shift naar de binnenvaart te stimuleren. De inzet op modal shift betekent overigens niet dat het kabinet niet wil investeren in de kwaliteit van het wegennet voor het vracht- en het personenvervoer en meer duurzame mobiliteit, evenals de aanleg van meer veilige truckparkings. Wel wordt de positie van de binnenvaart en het spoor als alternatief voor het wegtransport versterkt.

In lijn met het regeerakkoord vloeien de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing terug naar de betalingplichtige vervoerssector voor verduurzaming en innovatie. Een rechtstreekse stimulering van de binnenvaart of het spoor past niet daarbij. Wel wordt er in het kader van de innovatie gekeken naar maatregelen die bijdragen aan het verminderen van het aantal vrachtkilometers over de weg.

<sup>27</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 251

<sup>28</sup> Kamerstuk 34 244, nr. 2

## **Autonoom varen**

De leden van de VVD-fractie vroegen of de Minister uw Kamer blijvend kan informeren over de voortgang van geautomatiseerd varen en over welke zaken van belang zijn om Smart Shipping te kunnen realiseren. Bij brief van 3 maart jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de onderzoeken die ik heb laten uitvoeren, over de vervolgstappen die ik in gang gezet heb naar aanleiding van die onderzoeken en over de verdere lopende ontwikkelingen.

Ik zal uw Kamer regelmatig informeren over de ontwikkelingen omtrent vergaand geautomatiseerd varen.

## **5. Zeehavens**

### **Ontwerp Havennota**

#### *Rijksbelang en samenwerking havens*

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe de Minister opkomt voor de Rijksbelangen in de havens en hoe zij het (inter)nationale belang van het Rijk in de Nederlandse havens zal bewaken en indien mogelijk versterken.

De havens fungeren als toegangspoort tot Europa en zijn vanuit het perspectief van het Rijk van (inter)nationaal belang. De maatschappelijke en economische waarde van de havens is voor Nederland als handelsland groot (toegevoegde waarde € 42 miljard, 350.000 werkzame personen). De rijksoverheid waarborgt het nationale belang van de zeehavens op verschillende manieren, variërend van bekostiging van infrastructuur en inrichting van milieuregels of inspecties, tot zorgdragen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat, een optimale concurrentiepositie en een leefbare (woon)omgeving. Met de acht integrale thema's in de ontwerp Havennota wordt ingezet op het behoud en zo mogelijk versterking van de leidende en krachtige positie van de Nederlandse (zee)havens. Met de inzet per thema, in samenvoeging met de acties in het Werkprogramma Zeehavens worden de Rijksbelangen gediend en bewaakt, in samenwerking met de havenbeheerders en het havenbedrijfsleven.

De leden van de VVD- en CDA-fractie stelden vragen over aandeelhouder- schap bij havens van nationaal belang. Zij uitten hun zorgen over het feit dat de haven van Amsterdam voor 100% eigendom is van haar gemeente. Er is gevraagd of dit wel wenselijk is en of het nationaal belang dan wel voldoende geborgd kan worden of dat een andere opzet wenselijk is waarbij belangen evenwichtiger gewogen worden.

De rijksoverheid waarborgt het nationale belang van het Amsterdamse havengebied en de andere zeehavens van nationaal belang op verschil- lende manieren, variërend van bekostiging van infrastructuur en inrichting van milieuregels of inspecties, tot zorgdragen voor eerlijke concurrentie, een aantrekkelijk vestigingsklimaat en leefbare (woon)omgeving.

De verschillende publieke belangen grijpen op elkaar in en hebben effect op het ontwikkelperspectief van de Amsterdamse haven. Zoals ik eerder aan uw Kamer heb gemeld,<sup>29</sup> is het voor het ondernemersklimaat in de Amsterdamse haven van belang dat bedrijven weten waar zij aan toe zijn. Rijk en regio (gemeenten en provincie) zijn op verschillende manieren met elkaar in overleg om hier op een evenwichtige manier invulling aan te geven waarbij alle belangen worden gewogen. Pas als Rijk en regio gezamenlijk tot een zorgvuldige en integrale afweging van de verschil-

<sup>29</sup> Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3881

lende nationale en regionale publieke belangen in dit gebied zijn gekomen, is aandeelhouderschap mogelijk een optie. Het is aan de gemeente Amsterdam om te bepalen of zij een nieuwe aandeelhouder wenst toe te laten. In dit verband merk ik op dat een aandelenbelang niet de eerste weg is om nationale en regionale belangen met elkaar in evenwicht te brengen. Ik heb in de ontwerp Havennota het gezamenlijke perspectief van het Rijk en de havenbeheerders uitgesproken om toe te groeien naar een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven. Hiertoe zal een stappenplan worden uitgewerkt, waar het verkennen van mogelijke aanpassingen in de governance structuur (relatie overheid-havenbedrijven) deel van uitmaakt.

#### *(Buitenlandse) investeringen en vestigingsklimaat*

Door de leden van de VVD-fractie is gevraagd hoe de Minister het investeringsklimaat van de havens wil borgen, hoe zij aankijkt tegen de investeringshorizon voor bedrijven in en rondom de haven en hoe de havens concurrerend kunnen blijven.

Het is primair aan de bedrijven in de havens zelf om in te spelen op de marktontwikkelingen en daarmee concurrerend te blijven. De (verzelfstandigde) havenbeheerders en de overheid op verschillende niveaus zijn daarin voorwaardenscheppend en faciliterend. In de ontwerp Havennota wordt aangegeven wat de publieke inzet is om de havens concurrerend te houden. In het Europese en internationale beleid maakt IenW zich sterk voor een gelijk speelveld en eerlijke concurrentie voor de zeehavens.

Daarnaast draagt de rijksoverheid onder meer zorg voor aanleg, beheer en onderhoud van Rijksinfrastructuur. Dit draagt bij aan de optimalisering van de bereikbaarheid en de achterlandverbindingen van de Nederlandse havens, cruciaal voor het investeringsklimaat en de concurrentiekracht van bedrijven in de havens. Het Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) bevat het vooruitzicht van Rijksinvesteringen met een horizon tot 2030.

De leden van de VVD-fractie vroegen in welke mate recht wordt gedaan aan de investering in de nieuwe zeesluis in IJmuiden als woningbouw verder oprukt in het havengebied. Zij vroegen zich ook af of er voldoende ruimte is en blijft voor havenbedrijven om hun activiteiten, die hinder met zich meebrengen, te kunnen blijven uitvoeren. Aanvullend vroegen zij hoe de nautische functie van de haven in Amsterdam wordt geborgd.

Zoals ik eerder aan uw Kamer heb gemeld, is gezien de economische kracht van de regio Amsterdam – juist mede dankzij de haven – de verwachting dat de sterke groei van de woningbehoefte zal doorzetten. Een eventueel vertrek van de haven uit de stad vraagt, als we recht willen doen aan de investering in de zeesluis IJmuiden en de Amsterdamse haven in de top van de Europese zeehavens willen houden, wel om nieuwe ontwikkelruimte elders.

In de regio Amsterdam is de mogelijk nieuw aan te leggen Houtrakhaven reeds als uitbreidingslocatie in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgelegd.

De nautische functie van de haven in Amsterdam is geborgd via het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. Het CNB heeft als taak om een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen. Ook het Rijk heeft een verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied. Hiervoor heeft het Rijk een mandaat gegeven aan de Rijkshavenmeester van Port of Amsterdam, tevens directeur CNB.

De leden van de fractie CDA vroegen wat voor effect de Minister verwacht van de ingenomen positie van China en het effect dat dit gaat hebben op de handelsstromen en op de positie van de vijf Nederlandse nationale havens. Daarnaast vroegen zij waar China over 10 jaar naar verwachting zal staan en hoe dit is meegenomen in de Nederlandse havenstrategie.

De afgelopen jaren heeft een sterke economische ontwikkeling in China en andere Aziatische landen plaatsgevonden. Deze ontwikkeling zal de komende jaren vermoedelijk doorzetten. Met het Belt and Road Initiative streeft China naar een verbetering van de zee- en landconnectiviteit tussen Azië en Europa. Dat biedt kansen voor de Nederlandse havens, bijvoorbeeld op het gebied van kustvaart vanuit en naar andere Europese havens, mede in aansluiting op spoorgoederenstromen tussen Nederland en Azië dat primair concurreert met luchtvrachtvervoer. Een bedreiging is de eventuele verplaatsing van goederenstromen naar havens elders in Europa, hoewel het goede achterlandbereik van de Nederlandse havens voor tegenwicht kan zorgen. Verder zijn strategische investeringen in Europese havens of ketens door niet-EU overheden of (staats)bedrijven een aandachtspunt, aangezien dit gevolgen kan hebben voor het level playing field voor Europese havens. In de ontwerp Havennota is daarom aangegeven dat Nederland van mening is dat de Europese Commissie nauwgezet moet toezien op de EU staatssteun- en aanbestedingsregulering voor het waarborgen van eerlijke concurrentie. Om de vitale maatschappelijke en economische belangen van de havens voor ons land te kunnen bewaken, is de lijn dat het aandeelhouderschap van de Nederlandse havenbedrijven in publieke handen blijft. De ontwerp Havennota herhaalt bovendien de inzet op een geïntegreerd EU optreden ten aanzien van China, zoals verwoord in de kabinetsnota «Nederland-China: een nieuwe balans»<sup>30</sup>.

#### *Verduurzaming in de ontwerp Havennota*

De leden van de fractie D66 vroegen of de Minister een reflectie kan geven op wat volgens haar de aanbodprofielen van de verschillende havens zouden moeten zijn op het gebied van alternatieve brandstoffen en hoe dit terug moet komen in de ontwerp Havennota. Zij vroegen hoe een mix in aanbod het best kan worden ingezet om een transitie in de sector te faciliteren.

De ontwerp Havennota beoogt vanuit een publiek perspectief de kaders en uitgangspunten te schetsen aan de hand waarvan de zeehavens een systeemsporg kunnen maken naar een duurzame en digitale haven economie. De havens zullen zelf op de veranderende goederenstromen in moeten spelen. De havens kennen nu al verschillende specialisaties in open overslag en zijn complementair aan elkaar, zoals de onderlinge verbondenheid via digitale infrastructuur en buisleidingen illustreert. Zoals ik heb aangegeven is het gezamenlijke perspectief van overheid en havens een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven. Juist de energietransitie en daaraan verbonden omslag naar duurzame brandstoffen maakt dat de havens gezamenlijk op zullen moeten trekken om te komen tot een efficiënt ruimtegebruik en optimale benutting van infrastructurele capaciteit. Dit gezamenlijk optreden kan tot betere marktprestaties en meer efficiëntie leiden, ook in het aanbodprofiel van alternatieve brandstoffen in de havens en inspelend op de vraagbehoefte in sectoren als industrie en mobiliteit.

---

<sup>30</sup> Kamerstuk 35 207, nr. 1

De leden van de fractie VVD vroegen of de Minister de mening deelt dat de energietransitie bij de havens en scheepvaart gaat om lange termijn zekerheid, dat bij de transitie een passend tempo hoort en dat dit niet van de ene op de andere dag gerealiseerd is.

In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens zijn lange termijn ambities voor 2050 opgenomen. Nieuwe, innovatieve technologieën die nodig zijn om deze ambities tot stand te laten komen, zijn niet van de ene op de andere dag gerealiseerd. De ambities kunnen alleen waargemaakt worden indien er sprake is van een realistisch transitiepad, met oog voor de economische positie van de ondernemers. Daarom zijn in de Green Deal haalbare tussendoelen gesteld en wordt er gewerkt aan financiële arrangementen die een verantwoorde transitie mogelijk moeten maken. De energietransitie zal de komende decennia ook een grote impact hebben op de industriële en logistieke functies van de havens. Het nationale Klimaatakkoord en de Klimaatwet geven richting en lange termijn perspectief. Gezien het ingrijpende karakter is het belangrijk dat havenbedrijven en het havenbedrijfsleven tijdig op de veranderingen inspelen, bijvoorbeeld door in te zetten op nieuwe ladingstromen en verdienmodellen. De zee- en binnenhavens herkennen het urgente belang van verduurzaming en zien vooral ook kansen in de energietransitie, mede gezien de strategische ligging, de beschikbare innovatiekracht en de kennis en ruimte om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen.

De leden van de fractie GroenLinks vroegen of in de definitieve Havennota beschreven kan worden hoe havens als plek ontwikkeld kunnen worden waar de circulaire economie echt tot wasdom komt.

De klimaatopgave en daaraan verbonden energietransitie zorgt ervoor dat de haven economieën zullen moeten transformeren van fossiel naar klimaatneutraal. Tegelijk en daarmee versterkend, speelt ook in havengebieden de transitie naar een circulaire economie. Met de ontwerp Havennota schets ik de publieke uitgangspunten om de havens de omslag te laten maken naar een duurzame haven economie, waarbij behoud en versterking van economische waarde en werkgelegenheid belangrijke uitgangspunten zijn. De zeehavens zien kansen in energietransitie, in productie en op- en overslag van duurzame grond- en brandstoffen. De ontwikkeling van de circulaire economie resulteert in goederenstromen die tot minder of geen afval of reststromen leiden. Zoals in de ontwerp Havennota is beschreven spelen de zeehavens volledig in op ontwikkeling van een circulaire manier van werken, met als kern dat goederenstromen voor hergebruik toenemen. De havens willen reststromen gebruiken voor energieopwekking, reststromen opwaarderen tot grond-of brandstoffen voor de chemische industrie en recycling laten groeien. De havens hebben daarmee alle potentie om een brede circulaire economie tot stand te laten komen.

### **Fosfine-incident**

De leden van de fracties van de SGP, de PvdD en de SP hebben vragen gesteld over het opleggen van maatregelen in de havens omtrent het gebruik van fosfine.

Mijn inzet is een gelijkwaardige en afdoende bescherming van iedereen die betrokken is bij de overslag van eerder gegaste ladingen op een binnenvaartschip in alle relevante Nederlandse havens. In de brief van 8 mei<sup>31</sup> heb ik uw Kamer toegezegd dat met het Ministerie van SZW geëvalueerd zal worden of maatregelen die de havens nemen afdoende

<sup>31</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 276

zijn, of dat aanvullende maatregelen zoals aanpassing van het huidig (inter)nationaal wetgevend kader noodzakelijk zijn, teneinde het risico op vergiftiging door een met biocide behandelde lading op een binnenvaartschip af te dekken. Daartoe heb ik u bericht dat mijn ministerie samen met SZW werkt aan een overkoepelend werkplan. Gezamenlijk zullen wij evalueren of de aanpassingen van de lokale havenverordeningen afdoende zijn, of dat aanpassing van het huidig (inter)nationaal wetgevend kader noodzakelijk is, om het risico op vergiftiging door een met biocide behandelde lading op een binnenvaartschip af te dekken. Ik streef ernaar uw Kamer voor het zomerreces hierover nader te informeren.

Ten aanzien van het (lokaal) regelgevend kader geldt dat in de havens de Scheepvaartwet en de Arbeidsomstandighedenwet van kracht zijn. Daarnaast is door de havens lokale regelgeving opgesteld (havenreglement, havenverordeningen) met een aantal belangrijke aanvullingen. Binnen het Nederlands territorium kunnen alleen fosfinemiddelen en biociden» zijn toegelaten, worden toegepast onder de strikte voorwaarden die horen bij deze middelen. Overslag van een gegaste lading van zeeschepen naar binnenvaartschepen dient altijd veilig te geschieden. De havenverordening is daarvoor het juiste instrument. De havens onderzoeken in welke mate die lokale regelgeving aanpassing behoeft en dit moet in de toekomst voldoende veiligheid bieden voor veilige overslag van de lading en aansluitend verder transport.

Vanuit de haven van Amsterdam wordt aangegeven dat bij de herziening van het plan van aanpak de mogelijkheid onderzocht wordt dat schippers van schepen die lading ontvangen geïnformeerd worden over eventueel gebruikte ontsmettingsmiddelen.

Ten aanzien van de aanbevelingen van het «Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied» geldt dat deze aanbevelingen zijn gericht aan de Havenmeester van Amsterdam. Vanuit de haven van Amsterdam is bericht dat dat deze aanbevelingen worden opgevolgd. De Havenmeesters van Amsterdam en Rotterdam zijn inmiddels bezig met het treffen van tijdelijke maatregelen om een vergelijkbaar incident in deze havens te voorkomen. De maatregelen worden vastgelegd in de lokale havenverordeningen en de onderliggende plannen van aanpak. In het Rijkshavenmeesteroverleg van 9 april 2020 is door de Havenmeester van Amsterdam de oproep gedaan aan de andere havens om hierover mee te denken en is toegezegd de vastgelegde maatregelen te delen met de andere havens, zodat ook zij kunnen beoordelen of zij deze moeten vastleggen.

Aanvullend vroegen de leden van de PvdD-fractie of de Minister bekend is met onderzoek naar de noodzaak voor het gebruik van fosfine of soortgelijke bestrijdingsmiddelen. Daarnaast vroegen zij zich af of er alternatieve methoden zijn die minder schadelijk zijn voor mens, dier en milieu, en zo nee of de Minister bereid is daar onderzoek naar te doen.

Onderzoek naar de noodzaak van het gebruik van fosfine is mij niet bekend. Voor wat betreft het gebruik van alternatieven merk ik op dat in de internationale scheepvaart diverse stoffen kunnen worden gebruikt voor het gassen van ladingen waarbij fosfine verreweg het meest wordt gebruikt. Er zijn alternatieve gassingstoffen zoals stikstof of koolstofdioxide denkbaar, maar internationaal afdwingen van gebruik van deze stoffen is niet haalbaar omdat de regels hieromtrent het karakter hebben van een aanbeveling. Het verplichten van het gebruik van deze stoffen is veelal ook niet mogelijk gezien de fytosanitaire verplichtingen van sommige ontvangende landen.

Tot slot vroegen de leden van de fractie van het CDA of de Minister in contact wil treden met de ASV, zodra het onderzoek dat gedaan wordt naar het fosfine-incident door het OM is afgerond, en of resultaten van dat overleg aan de Kamer gemeld worden. Mijn ministerie zal belanghebbenden, waaronder de ASV, benaderen na afronding van het onderzoek van het OM, en de Kamer hierover berichten.

### **Olielekkage**

De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar een inhoudelijke reactie op het OVV-rapport olielekkage naar aanleiding van het incident met de Bow Jubail. Ook wordt gevraagd om snel eerste maatregelen te treffen. De leden van de PvdD-fractie vragen om in de beleidsreactie in te gaan op de geleerde lessen.

Op dit moment wordt binnen het departement gewerkt aan een beleidsreactie op de aanbevelingen van de OVV, die ik september naar uw Kamer verwacht te zenden. Daarin wordt ingegaan op de geleerde lessen.

Op de vraag van de GroenLinks-fractie om snel eerste maatregelen uit te voeren, kan ik u informeren dat er inmiddels meerdere acties zijn uitgevoerd om soortgelijke incidenten als met de Bow Jubail te voorkomen. Zo heeft de haven van Rotterdam de verouderde steiger waar het incident plaatsvond gesloopt en een nieuwe, veiligere steiger geplaatst. Ook heeft de Havenmeester van Rotterdam in 2019 een risicosessie gehouden met experts over dit incident om hier lessen uit te trekken. Daarnaast zijn in het bestaande convenant tussen Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam naar aanleiding van de olielekkage en de incidentbestrijding daarvan de gezamenlijke draaiboeken voor incidentbestrijding geactualiseerd.

Aanvullend hebben de leden van de GroenLinks-fractie de Minister gevraagd om zorg te dragen dat de rampenbestrijding in onze havens in staat wordt gebracht om veel grotere lekkages te kunnen bestrijden. Daarnaast vragen deze leden wat ons te wachten staat bij een veel grotere lekkage, als de lekkage van de Bow Jubail de capaciteit van de rampenbestrijding al te boven gaat. De zeehavens zijn voldoende voorbereid op het bestrijden van verschillende soorten rampen. Het incident met de Bow Jubail wordt gebruikt om lessen uit te trekken en de rampenbestrijding te verbeteren. Dit is een voortdurend proces.

De leden van de fractie van de PvdD hebben vragen gesteld over het leed en schade dat is gedaan aan de flora en fauna rondom het Bow Jubail incident. In de beleidsreactie zal ik mij beperken tot de inhoud van het OVV-rapport. De reguliere vogelopvangcentra zijn na het incident direct aan de slag gegaan met de opvang en reiniging van zwanen. Naar aanleiding van foto's van besmeurde zwanen is via een zelfstandig burgerinitiatief op social media opgeroepen om de zwanen te komen vangen en naar een opvang te brengen. De middag na het incident werd duidelijk dat de bestaande opvangcapaciteit van de lokale vogelopvangcentra ontoereikend zou zijn en is door Rijkswaterstaat in overleg met de veiligheidsregio besloten aanvullend een extra tijdelijke vogelopvang te plaatsen bij de Maeslantkering. De stabilisatieruimte waarin besmeurde zwanen minimaal 2 dagen verblijven, was binnen 48 uur gebruiksklaar. De ruimte waar de zwanen na stabilisatie worden gewassen, was vervolgens tijdig gereed. Met deze tijdelijke extra opvang bij de Maeslantkering was de capaciteit voldoende. Vanaf het moment dat de stabilisatieruimte van de tijdelijke vogelopvang gereed was, zijn alle besmeurde vogels in behandeling genomen.



De kosten van vogelopvangorganisaties zijn vergoed door Rijkswaterstaat; deze kosten zijn onderdeel van de claim die Rijkswaterstaat heeft ingediend bij de reder. Over deze claim loopt nog een juridische procedure. Vanuit de reguliere vogelopvangcentra waren voor deze aantallen besmeurde vogels niet tijdig voldoende zwanenzakken beschikbaar. Ik heb geen zicht op de huidige voorraden bij deze vogelopvangcentra.

De leden van de PvdD-fractie vragen tot slot op dit punt nog of de Minister kan bevestigen dat de olie (IFO380) die het schip bevatte echt alleen bestond uit olie en geen andere chemicaliën bevatte. Ook hebben zij gevraagd of de Minister kan bevestigen dat dit type olie een hoger zwavelgehalte heeft dan is toegestaan in de Sulphur Emission Control Area van Rotterdam en of het schip op dit punt toen in overtreding was.

Hiervoor verwijs ik naar het rapport van de OVV waar is aangegeven dat het schip IFO380 bevatte. Uit het OVV-rapport blijkt niet wat het zwavelgehalte is van deze olie. IFO380 is over het algemeen hoogzwavelig, maar dit betekent niet dat er sprake hoeft te zijn van een overtreding. In het Noordzeegebied is namelijk sinds 1 januari 2015 een zwavelemissiebeheersgebied ingesteld met strenge eisen aan het zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen. Buiten zwavelemissiebeheersgebieden mocht tot 1 januari 2020 op hoogzwavelige brandstof gevaren worden, de datum waarop de wereldwijde zwavelnorm werd aangescherpt. Schepen als de Bow Jubail konden daarom tot 1 januari 2020 zowel hoogzwavelige brandstof als laagzwavelige brandstof aan boord hebben. Overigens mogen schepen wereldwijd nog steeds hoogzwavelige brandstoffen aan boord hebben wanneer schepen zogenaamde scrubbers geïnstalleerd hebben («gaswassers»), die de uitstoot ontdoen van zwavel.

## **6. Vaarwegen**

### **Brugbediening**

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

Mijn uitgangspunt voor de bediening van bruggen is dat de frequentie van de opening van de brug in verhouding dient te staan tot het verkeersaanbod op de weg én op het water. Het instellen en/of wijzigen van brugbedieningsregimes wordt dus in onderling overleg afgestemd waarbij zeker rekening gehouden wordt met de doorvaart van de binnenvaart.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen naar de stand van zaken van het achterstallig onderhoud aan bruggen en sluizen en vragen welke vorderingen de Minister hierin heeft gemaakt.

Zoals u ook in het Jaarverslag over het begrotingsjaar 2019 kunt nalezen, is het achterstallig onderhoud op het hoofdvaarwegennet het afgelopen jaar teruggebracht van 37 miljoen euro naar 3 miljoen euro. Ik streef ernaar om ook dit laatste deel zo snel mogelijk weg te werken en nieuw achterstallig onderhoud te voorkomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen wat de afweging is van de Minister om niet direct, in samenwerking met andere wegbeheerders te komen tot een uniforme wettelijke richtlijnen, n.a.v. het OVV-rapport over de veiligheid beweegbare sluizen en bruggen. Aanvullend vroegen deze leden of de Minister heeft overwogen om de Landelijke Brug- en Sluisstandaard van Rijkswaterstaat ook bindend te verklaren voor andere wegbeheerders.

Uit het onderzoek van de OVV en de gesprekken met de medewegbeheerders komt naar voren dat de Landelijke Brug- en Sluisstandaard van Rijkswaterstaat lastig toe te passen is op de regionale bruggen. Deze bindend opleggen is dan ook geen werkbare oplossing. Daarom zet ik met Rijkswaterstaat en de andere wegbeheerders gezamenlijk onze kennis en krachten in om tot een uniform toepasbare richtlijn te komen.

### **Kunstwerken**

De leden van de fracties van VVD en SGP vroegen naar de brughoogte van de Merwedebrug (A27). De fractieleden van de VVD hebben gevraagd of de Minister op de hoogte is dat containervaart in het Benedenrivierengebied de nieuwe Merwedebruggen niet meer zal kunnen passeren met vijf en zes hoog gestapelde containers en dat daardoor de brug vaker per week open moet. Daarnaast vroegen deze leden of de Minister kan toezeggen dat zij de normen van de CCR in acht neemt en de nieuwe Merwedebruggen minimaal dezelfde doorvaarthoogte krijgen als de huidige brug om zo zowel scheepvaart als wegverkeer niet te hinderen.

Ik ben, mede op basis van de berichtgeving van het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) en CBRB, op de hoogte van de negatieve gevolgen van een lagere brug. Zoals ik heb aangegeven bij de beantwoording van vragen van het lid Stoffer, vindt er momenteel extra onderzoek plaats naar de doorvaarthoogte van de nieuwe Merwedebruggen. Hierin wordt opnieuw het belang van de scheepvaart en van weggebruikers tezamen met andere belangen zorgvuldig afgewogen. Ook heb ik aangegeven dat de doorvaarthoogte van de nieuwe Merwedebruggen toekomstbestendig dient te zijn. Ik onderschrijf het belang van de modal shift en ik ken de richtlijnen van de CCR. Deze punten en belangen zijn allemaal onderdeel van de onderzoeken en het besluitvormingstraject dat momenteel loopt.

Aanvullend hebben de leden van de SGP-fractie gevraagd of de CCR-richtlijnen bindend zijn en of de vormgeving is besproken in de Maatschappelijke Advies Groep en wat het advies van deze Groep was.

Het uitgangspunt is om conform staand beleid en richtlijnen te werken, inclusief de CCR-richtlijnen. Op dit moment wordt onderzocht in hoeverre de nieuwe bruggen uit het Tracébesluit mogelijk toch zouden afwijken van de CCR-richtlijnen en wat dit betekent voor de nieuw aan te leggen Merwedebruggen. De vormgeving van de nieuwe Merwedebruggen is op 6 mei 2019 besproken in de Maatschappelijke Adviesgroep (MAG). Hierbij lag de nadruk op de esthetische vormgeving van de nieuwe bruggen en niet op de (doorvaart)hoogte. Over de vormgeving zijn destijds geen vragen gesteld door de MAG-leden en is ook geen advies gegeven. Ik wil niet afwijken van de CCR-richtlijnen aangezien deze voor alle betrokken landen gelden.

De leden van de fracties GroenLinks en D66 hebben geïnformeerd naar de Paddepoelsterbrug. Zo hebben zij gevraagd waarom het twee jaar heeft geduurd voor het tijdelijke alternatief omtrent de Paddepoelsterbrug gerealiseerd gaat worden en waarom het over slechts een tijdelijk alternatief gaat. Daarnaast vragen zij zich af hoe de procedure er volgens

de Minister uit ziet voor de permanente oplossing en wat het tijdpad daarbij is. Aanvullend wordt er door de leden verzocht om de hinder door het wegvallen van de Paddepoelsterbrug voor de inwoners van Groningen zoveel mogelijk te beperken.

Zoals ik begin dit jaar in het antwoord<sup>32</sup> op de motie van het lid Schonis<sup>33</sup> heb aangegeven, moet de MIRT-procedure doorlopen worden voor een structurele oplossing bij de Paddepoelsterbrug. Deze procedure kost tijd en daarom is er gekozen voor het realiseren van een tijdelijke oplossing. De voorbereidende onderzoeken hiervoor zijn bijna afgerond waarna ik, na overleg met de bestuurlijke partners en omgeving, een keuze maak voor de locatie en het type tijdelijke brug. Hierna kan de wettelijke (aanbestedings)procedure worden doorlopen en na gunning kan de bouw van de tijdelijke brug starten. De oplevering is aan het einde van 2021 voorzien. Ik blijf zoeken naar mogelijke versnellingen in dit proces. Om de hinder te minimaliseren heb ik € 350.000 beschikbaar gesteld voor verbeteringen aan de infrastructuur op de omleidingsroutes.

De leden van de fractie van het CDA lezen dat er gesprekken zijn geweest met belanghebbenden over Kornwerderzand en een mogelijke tolwet. Deze leden begrijpen dat een privaatrechtelijke oplossing veel tijd kost, waardoor de oplossing van de sluis verder weg komt te liggen. Deze leden vragen de Minister aan te geven wat het effect van een privaatrechtelijke oplossing is op het tijdpad. Door de duidelijkheid die er nu is over de wijze waarop de marktpartijen hun bijdrage aan het project gaan leveren, is er weer een stap gezet richting de realisatie. Door deze duidelijkheid, verwacht ik dat we zeer spoedig de afspraken die in juni 2019 gemaakt zijn, kunnen vastleggen in een bestuursovereenkomst met de provincie Fryslân en er daarna gefaseerd gestart kan worden met de realisatie. De afgesproken fasering biedt de ruimte om nu al te kunnen starten. Parallel aan het uitwerken van de marktbijslageregeling kan er gestart worden met het aanpakken van de bruggen. Deze dienen immers volgens het programma van vervanging en renovatie van Rijkswaterstaat uiterlijk al in 2025 te zijn vervangen. Nadat de marktbijslageregeling is uitgewerkt, wordt gestart met de verruiming van de sluis, zodat de verbrede sluis er – conform planning – in 2028 kan liggen of zoveel eerder als haalbaar is.

### **Klimaatadaptatie**

Aangezien verdroging zich de afgelopen jaren als een structureel probleem heeft bewezen, zijn de leden van de D66-fractie benieuwd welk beleid op dit moment gevoerd wordt door de Minister om de bevaarbaarheid nu, maar ook in de toekomst te garanderen. Ook vragen deze leden of de Minister kan toelichten hoe klimaatadaptatie wordt meegenomen in de cyclus van het MIRT en of de Minister het ermee eens is dat bij de prioritering van vaarwegprojecten ook uitdrukkelijk naar de bevaarbaarheid in perioden van langdurige droogte moet worden gekeken, waarbij er ingezet kan worden op het vergroten van de diversiteit van de binnenvaartvloot, bijvoorbeeld door het stimuleren van de inzet van kleinere binnenvaartschepen.

De droogte die we op dit moment al ervaren in Nederland, laat het belang en de urgentie van klimaatadaptatie zien. Ik onderneem daarom diverse acties om de vaarwegen nu en ook in de toekomst betrouwbaar en goed bevaarbaar te houden. Ik heb hiervoor het programma Integraal Riviermanagement (IRM) opgezet. Zo wordt middels een pilot het knelpunt van de vaste laag bij Nijmegen aangepakt. Dit levert informatie op voor een

<sup>32</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 78.

<sup>33</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 44.

structurele aanpak van de bodemligging in het programma Integraal Riviermanagement. Ook wordt er in het kader van het BO MIRT Goederenvervoercorridors en het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie onderzoek gedaan naar robuustheidsknelpunten en mogelijke maatregelen om het hoofdvaarwegennetwerk beter bestand te maken tegen toekomstige extreme weersomstandigheden, zoals droogte.

Ik breng ook het Nederlandse belang in van een goede bevaarbaarheid van grensoverschrijdende rivieren in verschillende internationale commissies. In CCR-verband wordt met de andere lidstaten gewerkt aan een strategie voor klimaatbestendigheid, waarbij aandacht is voor zowel de vaarwegen als het logistieke proces en de eigenschappen van schepen. Klimaatbestendigheid is een opgave niet alleen voor de vaarwegbeheerder, maar ook voor de sector zelf. Binnen de sector is een toegenomen aandacht waarneembaar voor zaken als het aanpassen van de diepgang van schepen, maar ook voor het robuuster maken van logistieke processen.