

Vergaderjaar 2018–2019

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 250

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 juli 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 29 mei 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 december 2018 inzake uitvoering motie-Visser/Van Helvert over de boetetarieven voor de binnenvaartsector (Kamerstuk 31 409, nr. 167) (Kamerstuk 31 409, nr. 200);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2019 inzake reactie op het bestuurlijk signaal van het Landelijk Informatie en Expertise Centrum (LIEC) «Search and Rescue Operations op de Middellandse Zee» (Kamerstuk 31 409, nr. 217);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2018 inzake jaarverslag 2017 van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Kamerstuk 31 409, nr. 204);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2019 inzake negende Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen 2018 over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Kamerstuk 24 691, nr. 131);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 februari 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over vlootvervangings Rijksrederij; vaartuigen MPV-30 (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 73)**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 december 2018 inzake vlootvervangings Rijksrederij; vaartuigen MPV-30 (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 68)**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2019 inzake verbeteringen afstemming bedientijden sluizen en bruggen (Kamerstuk 31 409, nr. 219);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2019 inzake stand van zaken invoering verbod varende ontgassen binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 226);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2019 inzake informatie over diverse onderwerpen voor**

**het algemeen overleg Maritiem van 29 mei 2019 (Kamerstuk
31 409, nr. 238).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van Kooten-Arissen, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Schonis en Stoffer,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 12.01 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vandaag een algemeen overleg, in gewoon Nederlands een commissiedebat, dat gaat over maritieme zaken. Er is een heel aantal woordvoerders, die elk vier minuten spreektijd hebben. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil eerst een punt van orde maken. Tot onze spijt is een halfuur van tevoren nog een brief binnengekomen over een mislukte aanbesteding et cetera. Daar speelt volgens mij nogal wat. Ik vind het niet recht doen aan de Kamerleden, het dossier en het onderwerp. Ik heb me inmiddels zelf namens de PVV-fractie aangemeld voor de regeling van werkzaamheden, voor het aanvragen van een apart debat. Mijn voorstel aan de commissie zou zijn om dit agendapunt over de boten op een ander moment te behandelen.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de andere leden wat zij vinden van dit ordevoorstel. Ik zie dat alle leden instemmend knikken, dus dan gaan wij dat op die manier doen. Het zou dan op twee manieren kunnen terugkomen. We hebben altijd onze gewone procedurevergadering. Het kan zijn dat dat in een algemeen overleg terugkomt of, als u daarvoor een meerderheid krijgt bij de regeling van werkzaamheden, in de vorm van een plenair debat. Daar ga ik als uw voorzitter niet over. Goed, gaan we het zo doen. Het woord is aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik hoop vanmiddag natuurlijk op steun van mijn collega's tijdens de regeling, omdat het wel een urgent onderwerp betreft met nogal wat haken en ogen.

Voorzitter. Wat moet het toch heerlijk zijn: gewoon achterover kunnen gaan hangen en toekijken hoe iemand anders je werk doet. Italië heeft vorige week namelijk opgetreden tegen de Sea-Watch 3, die daar volgens de meest recente informatie aan de ketting ligt. Heeft de Minister al een bloemetje of een bedankje die kant opgestuurd, naar de heer Salvini, vraagt de PVV zich af.

De PVV hoopt echt dat de Minister deze houding snel overboord gooit, want er staan voor dit AO genoeg belangrijke punten op de agenda die wel een daadkrachtige Minister kunnen gebruiken. Zo bracht het Centraal Overleg Vaarwegen recent naar voren dat het zich grote zorgen maakt over de staat van de natte kunstwerken op onze vaarwegen. De PVV deelt deze zorgen van de sector als het gaat om het in stand houden van een goede bereikbaarheid over water, want het is natuurlijk funest voor die modal shift, die probeert een deel van het vrachtvervoer te laten verplaatsen naar het vervoer over water. De Algemeene Schippers Vereeniging constateert juist dat het omgekeerde plaatsvindt. De reden

hiervoor is het woud aan regels dat de Europese Unie onze binnenvaartvloot door de strot duwt. Wanneer gooit de Minister nu eens die reddingsboei uit om deze sector van de Brusselse verdrinkingsdood te redden? Onze vloot, die de modernste van Europa is, wordt op dusdanig hoge kosten gejaagd dat dit deze ondernemers gewoonweg kapotmaakt. De PVV doet dan ook een dringend beroep op de Minister om de kant van deze hardwerkende ondernemers te kiezen en deze dictaten uit Brussel direct te verscheuren. Is zij daartoe bereid?

Voorzitter. Is de Minister daarnaast ook bereid per direct te stoppen met het schofferen van de ASV? De positie die de Minister inneemt omtrent de CCR-regelgeving is namelijk te absurd voor woorden. Aan de grote zorgen van de sector wordt geen gehoor gegeven. Ook aan de motie die de PVV samen met de SP indiende om die verschrikkelijke CCR-regelgeving van tafel te krijgen, wordt geen verdere uitvoering gegeven. Met de voorbeelden van slechte inspecties en van hoe andere landen wel gewoon hun gang kunnen gaan, wordt allemaal niks gedaan. En dat terwijl onze sector bloedt. De PVV is met stomheid geslagen door zo veel onwil om de eigen hardwerkende binnenvaartvloot te beschermen. De sector stelt helaas correct vast dat het ministerie niet wil weten wat er gebeurt. Dat is in onze ogen een grove schande, waar de PVV het niet bij zal laten.

Voorzitter, dan nog een laatste punt. De PVV wil van de Minister weten hoe het nu eigenlijk staat met de aangenomen PVV-motie over het geschil tussen de bergers en de KNRM. De Minister stelt dat het overleg tussen de partijen nog niet is afgerond. Maar kan zij ons wel een update geven? Het wordt namelijk zo langzamerhand tijd om voor het zomerseizoen te weten hoe het ervoor staat. Bergers bergen en redders redden.

Voorzitter, gezien het punt dat van de agenda af is gehaald, zal ik het hier in eerste termijn even bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Schonis van de D66-fractie.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Met een goed geloof en een kurken ziel drijft men de zee over. Aan dit oude gezegde moest ik denken bij de voorbereidingen van dit debat. Het betekent zoiets als: met volharding en optimisme kan je veel bereiken. Dat is een levenshouding die mij als D66'er natuurlijk op het lijf geschreven is. De zee over: 90% van de wereldhandel gaat de zee over. De maritieme sector is belangrijk, ook voor Nederland. D66 ziet drie prioriteiten in de maritieme sector. Ik zal ze voor het gemak vandaag aanduiden met drie keer de letter V: verbetering, verplaatsing en verduurzaming.

Als eerste de V van verbetering. Verbetering bereik je door innovatie. Daarvoor heb je een aanjager nodig, een grote marktpartij die bereid is om te investeren in nieuwe technologie. De rijksoverheid kan zo'n aanjager zijn als bij het plegen van onderhoud of bij het kopen van nieuwe schepen innovatie en nieuwe technieken voorop worden gesteld. Is de Minister bereid om bij de aankoop van nieuwe schepen door de Rijksrederij deze keer innovatie leidend te laten zijn? Nederland zou zo zijn koppositie in de scheepsbouwkunde versterken. Denk bijvoorbeeld aan het eerste multipurpose vessel dat je zou kunnen laten bouwen in Nederland en dat volledig elektrisch is.

Voorzitter. Dan de V van verplaatsing. De ramp met de MSC Zoe heeft ons laten zien dat het vervoer van piepschuim en losse plastic korrels in zeecontainers bij een calamiteit al heel snel tot onbeheersbare situaties leidt. Ik heb tijdens het debat gevraagd om in internationaal verband afspraken te maken om het gebruik van piepschuim en plastics in zeecontainers uit te faseren. Zoals gezegd vindt 90% van de wereldhandel plaats over zee. Van die 90% vaart weer het grootste deel over de Noordzee. Voor de kenners onder ons: de meeste schepen bedienen de

havens vanaf de Franse tot aan de Duitse kust, oftewel de Le Havre-Hamburg-range. Wanneer al die havens samen afspraken maken over het op termijn stopzetten van het transport van plastics en piepschuim in zeecontainers, dan volgt de rest van de wereld letterlijk vanzelf. Dat geldt ook voor het uitbannen van zwavelhoudende brandstoffen in zeeschepen. Wanneer al die havens strengere eisen opleggen aan de uitstoot van zeeschepen, wordt de Noordzee vanzelf de standaard voor heel de wereld. Ik vraag de Minister daarom om deze twee punten internationaal op de agenda te zetten. Wellicht kan zij daar volgende week tijdens de Europese Transportraad al mee beginnen.

Voorzitter. Tot slot de V van verduurzaming. Om te verduurzamen wordt met de maritieme sector een green deal afgesloten. Ik krijg de afgelopen weken tot mijn spijt de indruk dat het met die green deal niet zo gaat lukken. Zoals ik het begrijp, hecht het ministerie meer aan mooie woorden en niet zozeer aan concrete afspraken en acties. De maritieme sector zit echter te springen om ondersteuning om de eigen groene ambities waar te kunnen maken, maar krijgt naar eigen zeggen iedere keer nul op het rekest. Is er sprake van gebrek aan ambitie bij de Minister? Of deelt de Minister de ambitie van de maritieme sector om in 2050 volledig duurzaam te zijn helemaal niet? Ik ben benieuwd naar het antwoord. De Kamer heeft vorig jaar niet voor niets de Minister tot 12 juni aanstaande de tijd gegeven om met de sector de deal af te sluiten. Het is nota bene een afspraak uit het regeerakkoord.

Voorzitter, ik zal afronden. Met een goed geloof en een kurken ziel drijft men de zee over. Met volharding en optimisme kun je veel bereiken. Ik hoop dan ook dat de Minister deze woorden ter harte neemt de komende weken om met de maritieme sector de green deal af te sluiten. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Natuurlijk hebben alle leden van tevoren hun bijdrage al geschreven, maar de heer Van Aalst heeft een ordevoorstel gedaan. Daardoor kan het zijn dat u op uw vragen over verbetering mogelijk geen antwoord krijgt vandaag. Dan weet u wat daar de oorzaak van is. En er is nog een vraag voor u van de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

De heer Schonis had het over een goed geloof. Ik wil hem toch even vragen of hij nog het goede geloof heeft als het gaat om het realiseren van de green deal. U zegt dat u signalen heeft ontvangen en dat u denkt dat deze missie misschien niet zal slagen. Waar baseert u dat op?

De heer Schonis (D66):

Er zijn verschillende partijen bij mij geweest in de afgelopen weken die gezegd hebben: wat er nu ligt gaan wij niet tekenen. Ik heb zelfs iemand de term «een green dictaat» in plaats van «een green deal» horen uitspreken. Dat zijn natuurlijk geen signalen die mij erg optimistisch stemmen dat die green deal er nu echt komt. Maar ik ben heel benieuwd naar het antwoord van de Minister, dus wellicht dat zij met dat goede geloof en een kurken ziel ons die zee over laat drijven.

De voorzitter:

Daarmee gaan we door naar de heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Nu D66 al begonnen en geëindigd is met stichtelijke woorden, zal ik dat laten. Ik ga gelijk over naar de binnenvaart. Afgelopen jaar is onder binnenvaartschippers gepolst hoe zij aankijken tegen de gang van zaken op het water. Ik zou een paar punten uit die belevingsmo-

nitor willen aanstippen. Als eerste het achterstallig onderhoud. Schippers zien een belangrijk knelpunt bij achterstallig onderhoud. Dat is onlangs door de Algemene Rekenkamer onderstreept. Rijkswaterstaat heeft onvoldoende budget voor goed beheer en onderhoud van bruggen en sluizen. Het volume uitgesteld en achterstallig onderhoud loopt jaar in, jaar uit omhoog. In de praktijk is dit helaas merkbaar. Het aantal stremmingen als gevolg van storingen neemt toe. Alleen al in Zuid-Nederland had je in 2019 in een periode van tweeënhalve maand 140 stremmingen. Zoals mijn collega Van Aalst straks ook al aangaf, wil het regeerakkoord een modal shift. Maar dit werkt averechts. Mijn vraag is: wat heeft de Minister nodig om ervoor te zorgen dat het onderhoudstekort terugloopt in plaats van dat het verder oploopt? Ik ben erg benieuwd.

Dan de bediening van de sluizen. Binnenvaartschippers hebben aangegeven dat de bediening van sluizen en bruggen zienderogen achteruit is gegaan door de centralisatie van de bediening. Er kunnen niet meerdere sluizen tegelijkertijd geopend worden. Bij verschillende sluizen is geen 24 uursbediening meer, waardoor de wachttijden fors kunnen oplopen. De Minister trekt nu eenmalig 5 miljoen euro uit om hier wat aan te doen. Dat is mooi. Ik ben benieuwd hoe je met eenmalig geld ook structureel resultaat kunt boeken. Daar zou ik graag een antwoord op hebben.

Dan de boetes. De inspectie zit binnenvaartschippers op de huid.

Verscheidene schippers hebben te maken gehad met stevige boetes. Voor elke overtreding staat een vast boetebedrag en dat frustrleert, omdat er namelijk grote verschillen zitten tussen bedrijven en de gelopen risico's. Schippers geven aan dat wegvervoerders zich veel minder vaak moeten verantwoorden dan de schippers zelf. Onderzoekers adviseren een matigingsbeleid. Zoals ik het nu zie, lijkt het erop dat de Minister dat matigingsbeleid echter beperkt wil invullen. Wij hebben het gevoel dat dit geen recht doet aan de werkelijkheid. Ik vraag de Minister dan ook om rekening te houden met recidive en de mate waarin risico's zijn ontstaan. Zoals eerder opgemerkt, staat de binnenvaart voor een grote opgave. Ik noem daarbij ook nadrukkelijk de CCR-regels en de emissie-eisen. Zeker voor kleine binnenvaartschepen is dit nauwelijks te doen. De Kamer heeft gevraagd om souplesse voor kleine binnenvaartschepen, net zoals dat bij onze burens in Duitsland gebeurt. Daar wordt bij keuringen namelijk verschil gemaakt tussen schepen met en zonder personeel. Als ik het goed heb begrepen, bieden de CCR-regels ontheffingsmogelijkheden. Mijn vraag aan de Minister is of ze in overleg wil gaan met de sectororganisaties over de invulling daarvan. Omliggende landen, zoals België, subsidiëren vergroening van de vloot, maar dat doen we in Nederland niet. Mijn vraag is, net als hiervoor: hoe staat het met de green deal voor vergroening van de binnenvaart? Worden financiële steun en een gelijkwaardiger certificaat voor motoren op basis van periodieke metingen aan de pijp daarin geregeld? Ook de aangescherpte geluidseisen voor kleinere schepen zijn nauwelijks te doen. Ik heb begrepen dat een periodieke evaluatie van de CCR-regels is toegezegd, maar dat dit nog niet wordt uitgevoerd. Mijn vraag is of de Minister daar werk van wil en gaat maken. Wij zeggen: laat de kleine binnenvaartschepen zo veel mogelijk in de vaart blijven. Juist zij kunnen de haarvaten van ons vaarwegennet bedienen en daarmee een heel belangrijke schakel zijn in de modal shift. Voorzitter. Als laatste varend ontgassen. De Minister werkt toe naar een verbod hierop. Een groot knelpunt is de beschikbaarheid van de ontgassingsinstallaties. Het is lastig om voor een ontgassingsinstallatie een vergunning te krijgen. Ik heb begrepen dat Nederland die gassen beschouwt als afval, terwijl de internationale scheepsafvalstoffenverordening dat niet doet. Dat brengt onnodig extra eisen met zich mee. Ik zag al een innovatieve verwerkingsmethode langskomen met hergebruik van de gassen. Dan helpt het als die gassen niet langer als afvalproduct worden gezien, maar als een niet-afvalproduct. Mijn vraag is, en dat is de allerlaatste, of de Minister op dit punt actie zou willen ondernemen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. U ging inderdaad wat over uw tijd heen, maar over het algemeen bent u daar heel erg strikt en keurig in, dus ik vergeef u dit. Maar er is een vraag voor u, van de heer Dijkstra. Die geef ik nu graag het woord.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik was het eigenlijk eens met de heer Stoffer als het gaat om het ontgassen, het verbod daarop en de stappen die gezet zijn, dus ik trek mijn vraag snel in.

De voorzitter:

Dat is wel weer goochem van de heer Dijkstra. Het woord is aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik begin met de Sea-Watch. Nadat de Minister de Sea-Watch 3 aan de ketting had gelegd zonder heldere nieuwe veiligheidseisen en zonder redelijke overgangstermijn, is zij teruggefloten door de rechter. En terecht, want Sea-Watch kreeg als enige organisatie geen overgangstermijn en moest meteen aan nieuwe eisen voldoen. Het is onmogelijk en onbestaanbaar dat deze Minister de veiligheid aan boord gebruikt als excuus om haar partij en Brussel te dienen en – dat is hun agenda – migratiestromen te stoppen.

Voorzitter. De situatie in Libië is volledig geëscaleerd. Ook de UNHCR zegt dit en stelt dat ngo's absoluut niet verweten kan worden dat zij een aanzuigende werking zouden hebben op mensen die vluchten. Mensen die vluchten helpen we, overal en altijd. De Sea-Watch is weer uitgevaren, maar inmiddels in beslag genomen door de Italiaanse overheid. Wat heeft de Minister gedaan om dit schip, dat vaart onder Nederlandse vlag, weer te laten varen? We accepteren toch niet dat de Sea-Watch 3 door Italië in beslag wordt genomen, terwijl de Nederlandse rechter heeft besloten dat dit schip mag varen?

De Minister heeft tot 15 augustus – dat is vrij snel – om ervoor te zorgen dat de nieuwe veiligheidseisen voor de Sea-Watch 3 helder zijn. Hoe verlopen de gesprekken met deze organisatie? Zijn er al afspraken over de nieuwe eisen? Wordt er ook gesproken over een redelijke overgangstermijn, zoals ook met andere organisaties gebeurt? Graag een reactie. Dan de uitvoering van de motie-Van Aalst/Laçin (31 409, nr. 187) over de onzinnige CCR-eisen voor de kleine binnenvaart. De Kamer heeft uitgesproken dat de Minister de binnenvaartschippers moet beschermen, maar het tegendeel gebeurt. Er is een koude sanering gaande, waardoor binnenvaartschepen verdwijnen en steeds meer goederen over de weg worden vervoerd. Ook onderzoeksbureau Panteia concludeert dit. Maar in de brief van de Minister lees ik vooral onwil: onwil om te luisteren en onwil om te handelen. De ASV heeft al meerdere malen aangegeven welke problemen er zijn voor de binnenvaart en ook evofenedex benadrukt het belang van deze vloot. Hoewel de binnenvaart harder wordt geraakt dan andere segmenten, doet de Minister niks om deze mensen tegemoet te komen en de diversiteit van de binnenvaartvloot te behouden.

De voorzitter:

Meneer Laçin, u heeft een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn interruptie gaat natuurlijk niet over deze wijze woorden, want we zijn het eens over de binnenvaart, maar over het vorige punt. Het verbaast me

enigszins dat de SP zo tekeergaat over de Sea-Watch. Ik had eigenlijk verwacht dat we samen een bloemetje naar Salvini zouden sturen, omdat hij wel de ballen heeft gehad om zich aan de regels te houden en illegale mensensmokkel tegen te gaan. Is de heer Laçin dat met mij eens?

De heer **Laçin** (SP):

Het antwoord op die vraag kan heel kort zijn: ik ben het absoluut niet met de PVV eens. Ik zal u ook uit de droom helpen dat wij samen een bloemetje naar Salvini gaan sturen. Dat gaat nooit gebeuren. Als de heer Van Aalst in de vorige debatten goed had opgelet, zou hij weten dat wij de Sea-Watch altijd willen laten varen, omdat ze belangrijk werk doen. Ze helpen en redden mensen die vluchten voor oorlog en klimaatverandering, waar ook Nederland zich schuldig aan maakt. Stilleggen van dit schip is wat ons betreft onbespreekbaar. De Sea-Watch is belangrijk en moet vooral door blijven varen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb geen vraag meer. Ik ben blij met de woorden van de heer Laçin, want daardoor kunnen we vandaag vaststellen dat de SP voor illegale mensensmokkel is en illegale smokkelaars alle ruimte biedt om door te gaan met hun walgelijke praktijken.

De **voorzitter**:

Dan gaat de heer Laçin door met zijn betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil hier nog even op reageren, voorzitter, omdat dit toch wel een grote beschuldiging is. Ik haalde het in mijn eigen inbreng al aan: de UNHCR stelt dat de ngo's niet verweten kan worden dat zij illegale mensensmokkel faciliteren. Ik hoop dat de PVV ook luistert naar de uitspraak van zo'n grote internationale organisatie. Dat zou de PVV misschien wel sieren.

Dan ga ik door, voorzitter. Terug naar de binnenvaart. De Minister blijft volhouden dat er geen verschillen zijn met de manier van handhaven en controleren in Duitsland. Hoe concludeert zij dit? Op hoeveel schepen is er gekeken in Duitsland? Daar wil ik graag een concrete reactie op. Ik roep de Minister nogmaals op om pal voor de binnenvaartschippers te gaan staan om hun een toekomst te bieden en wetten en regels hierop aan te passen, waar nodig. Graag een reactie.

Dan nog twee hele korte onderwerpen. Het verbod op varende ontgassen werd door mijn buurman ook al aangehaald. We lezen in de brief van de Minister dat er voortgang geboekt wordt en dat zij verwacht dat het verdrag eind dit jaar geratificeerd kan worden, maar we lezen in die brief ook dat Duitsland waarschijnlijk pas medio 2020 zo ver is. Ik wil van de Minister de garantie dat wij met het verbod niet gaan wachten op één land, maar dat wij het ratificeren en dat het 1 januari 2020 ingaat.

Duitsland kan dan wellicht wat later aanhaken, maar wij moeten als land niet alleen op Duitsland gaan wachten. Ik hoop dat de Minister dit kan bevestigen, want verdere vertraging is voor de SP onacceptabel.

Dan mijn laatste punt. De Minister is mede op ons verzoek naar de bergers toe gegaan om met hen in gesprek te gaan. Ik heb foto's gezien; het zag er goed uit. Ik ben op mijn beurt bij de KNRM op werkbezoek geweest. Ik proef bij beide partijen de wil om goede afspraken te maken. Nu lezen we dat de gesprekken nog lopen, maar net als de PVV wil ik een update. Ik hoop dat de Minister ons hier kan meegeven dat zij goede hoop heeft op een goede uitslag, op goede afspraken. Zo niet, wat heeft zij dan voor ogen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. U heeft nog een interruptie van de heer Von Martels van het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik ben benieuwd naar hetgeen de heer Laçin naar voren bracht. Ik ben het helemaal eens met zijn woorden over het varend ontgassen, maar hij had het over een verbod per 1 januari 2020. In de brief lees ik medio 2020. Wil de heer Laçin dit nu nog verder naar voren halen? Ik begrijp namelijk dat er enige tijd nodig is om dit te realiseren. In de brief staat medio 2020 en u had het over 1 januari 2020. Het komt niet op enkele maanden aan, denk ik, maar ik ben het eens met de intentie.

De heer **Laçin** (SP):

Als het aan de SP ligt, gaat dat verbod morgen in. Dat hebben we ook in vorige debatten aangehaald, met de Partij voor de Dieren en GroenLinks. Alleen, toen heeft de Minister gezegd dat het verdrag geratificeerd moet worden. Volgens mij staat in de brief dat het ratificeren van dat verdrag eind dit jaar kan. Wat ons betreft kan het verbod dan ingaan. De heer Stoffer heeft al aandacht gevraagd voor de ontgassingsinstallaties. Ik ben benieuwd naar de reactie daarop. Maar als wij er klaar voor zijn, vindt de SP het onwenselijk en onacceptabel om nog maanden op Duitsland te gaan wachten. Wij willen het zo snel mogelijk invoeren. Laat Duitsland dan maar een paar maanden later aanhaken, zou ik zeggen.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we bij de heer Remco Dijkstra van de VVD-fractie. Ik geef u trouwens allen de gelegenheid om vier vragen te stellen. Dat mag u in tweeën doen of enkel, net hoe u het zelf belieft. De heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel. De Nederlandse maritieme sector is uniek in zijn soort. Er is veel import en export; die verloopt via het water. Een collega refereerde er al aan: het gaat om 90% van de wereldhandel. Rotterdam is een van de grootste havens ter wereld. Daar mogen we trots op zijn. We vormen de poort tot Europa, maar voor hoelang nog? Want er komen alternatieven en de concurrentie loert.

In de zeevaart hebben we last van een ongelijk speelveld, de invloed van vakbonden en besluiteloosheid, ook bij de overheid. De Nederlandse vlag was ooit iets om trots op te zijn, maar tegenwoordig lijkt het wel een recept voor regels, waarbij principieel zijn betekent dat je soms met lege handen staat. Ik kom daar zo op terug.

Dan de binnenvaart. Die staat nu nog meer onder druk. De VVD maakt zich zorgen om de toekomst van de binnenvaart. Het is een mooi beroep, maar als je alleen werkt voor je hypotheek, gaat het mis. Dan heb je ook niet veel aan een green deal; dan wil je gewoon brood op de plank. Door strenge regels, marktwerking en overcapaciteit wordt het vooral voor jonge, nieuwe schippers steeds moeilijker om een boterham te verdienen en aan de slag te blijven.

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoor meneer Dijkstra zeggen dat je aan een green deal niet zo veel hebt als er brood op de plank moet komen. Dat mag zo zijn, maar de heer Dijkstra van de VVD is het toch wel met mij eens dat wij niet voor niets in het regeerakkoord hebben afgesproken dat die green deal er komt, juist om de verduurzaming in die sector te stimuleren en een perspectief voor

de lange termijn te bewerkstelligen voor die sector? Bent u dat met mij eens? Uw uitspraak verbaast me namelijk een beetje.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik ben het ermee eens dat een green deal in het regeerakkoord staat. Dat is prima, maar als er geen zak met geld bij zit, wat heb je er dan aan? Hoe kun je je schip verduurzamen als je onvoldoende verdient? Hoe kun je je huis verduurzamen als je onvoldoende geld hebt om dat te doen? Van de overheid gaat het ook niet allemaal komen, dus ik hoop dat het inderdaad inhoud heeft en dat het leidt tot verduurzaming, stap voor stap, maar mag er alsjeblieft wel een beetje realisme in?

De heer **Schonis** (D66):

Dat laatste is natuurlijk altijd heel belangrijk. Dan zie ik binnenkort wel de motie verschijnen, meneer Dijkstra, om extra geld te regelen voor het verduurzamen van de binnenvaart. Ik kijk ernaar uit.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Laten we het bij ontwikkelingssamenwerking weghalen, dan geef ik het graag aan onze binnenvaartschippers. Dan komen we een eind. Oudere binnenvaartschippers gooien de handdoek in de ring of gaan met pensioen; er is natuurlijk ook gewoon vergrijzing gaande. Dat is een verkeerde ontwikkeling. Als de binnenvaart afneemt en het goederen-transport blijft, gaat dat niet meer over water maar over de weg. Dat lijkt me niet goed. Dat is een belasting voor onze wegen, die al overvol zijn. Eenduidig toezicht op het handhaven van de Binnenvaartwet blijkt lastig, zo lees ik in de brief, door het grote aantal toezichthoudende organisaties: tien stuks. Ik vraag me af welke dat dan zijn. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Hoe gaat zij dat vereenvoudigen? Waarom hanteren we nog de Vaartijdenwet uit 1963, die bepaalt hoe lang je mag varen, terwijl ondertussen allerlei nieuwe technologieën hun intrede doen?

De heer **Laçin** (SP):

Ik zou de D66-fractie eerst willen meegeven dat de binnenvaart al enorm duurzaam is en dat de omgekeerde modal shift nu echt de verkeerde kant opgaat.

Maar ik heb een vraag aan meneer Dijkstra. Ik hoor mooie woorden van meneer Dijkstra over de binnenvaartschippers: we moeten pal achter hen staan en we moeten hen beschermen. De motie-Van Aalst/Laçin om de CCR-eisen aan de kant te schuiven voor de kleine binnenvaartschippers is ook door de VVD gesteund. De Minister zegt dat zij geen verdere uitvoering zal geven aan die motie omdat er geen verschillen zijn, maar de binnenvaartschippers zelf geven juist aan dat er wel degelijk verschillen zijn, waardoor onze binnenvaartvloot wordt tegengewerkt.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Laçin** (SP):

Onderschrijft de VVD-fractie dit? Verwacht de VVD-fractie, net als de SP-fractie, actie van de Minister om de binnenvaartschippers te beschermen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Daar zitten een hoop aanknopingspunten in. Het was de motie-Visser/Van Helvert die zorgde voor een evaluatie van het boetebeleid in de binnenvaart. Dat is één. Twee, de Minister is niet van plan om niks te doen. Nee, zij heeft gezegd: ik ga boetes voor natuurlijke personen met de helft matigen. Ze heeft nu ook onderzoek gedaan met een vergelijking tussen sectoren. Dat zit nog in mijn tekst, dus daar kom ik zo op, als het gaat om

de boetes. Het is natuurlijk raar als je het gaat vergelijken met kinderdagverblijven. Het zou veel logischer zijn om het te vergelijken met wegtransport of met zeevaarttransport. Ik heb daar ook wel wat vragen over. Ik ben het met u eens dat boetes soms irreëel lijken of zijn. Dan moet je dat aan de orde stellen. Dan willen we ze ook verlagen. Ik geloof ook dat dat gaat gebeuren. Maar het is moeilijk om te zeggen: het wordt het een versus het ander. Wie heeft er dan gelijk? Soms zitten er ook meer dingen achter dan alleen maar klagen over hoge boetes of veel inspecties. Soms zit er ook achter dat de markt slecht is, en dan wil je graag iets de schuld geven. Dus het vergt wel wat nuance om te zeggen: als we dit oplossen, als we stoppen met deze boetes, dan is de binnenvaart gered. Nee, dat is natuurlijk onzin. Er is veel meer voor nodig om de binnenvaart gezond te houden voor de lange termijn.

De voorzitter:

De heer Laçin voor zijn vervolgvraag. Ik vraag zowel de vragenstellers als de beantwoorders om iets korter te zijn. Dank u wel. Meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dit was een heel lang antwoord maar geen antwoord op mijn vraag, want ik had het over de CCR-eisen en niet over het boetebeleid en dat soort dingen. Dus ik zou mijn vraag nogmaals willen stellen. Vindt de VVD dat die CCR-eisen, die voor problemen zorgen, die voor de koude sanering van de binnenvaart zorgen, van tafel moeten en dat deze Minister daarvoor moet zorgen? Graag een reactie daarop, niet op allerlei andere onderwerpen die ik niet aanhaalde in mijn vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De boetes waarover geklaagd wordt, komen voort uit de CCR-eisen, want de CCR-eisen geven aan waaraan je schip moet voldoen. Het is soms raar of niet uitlegbaar dat je een bepaalde hoogte moet hebben van je plafond of dat je een bepaalde geluidsdemping moet hebben in je cabine, terwijl je een familiebedrijf runt. Met personeel is dat misschien weer een ander verhaal. Ik ben het met u eens dat er goed naar de CCR-eisen gekeken moet worden en dat er gekeken moet worden hoe je die kan verminderen. Als ze hinderlijk zijn of eigenlijk niets toevoegen aan de veiligheid, dan moet je ook bereid zijn ze te schrappen. Maar de boetes waarover geklaagd wordt, komen wel degelijk voort uit eisen die gesteld worden door de CCR en waar wij dus ook op controleren. Dat doen we vrij intensief.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt de heer Dijkstra zijn betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat doen we intensief, want ik begrijp dat sommige schippers wel één keer per maand bezoek krijgen van een inspecteur. Dat is wel wat veel. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? En waarom vergelijken we inderdaad niet met weg- of zeetransport maar met kinderdagverblijven, om de maatstaf van de boetes te bekijken? Dat is eigenlijk wel vreemd. De binnenvaart luidt de noodklok. Heel veel van onze goederen, 37%, gaat over het water, maar tegelijkertijd verdwijnt de capaciteit en kan dat leiden tot 74.000 extra vrachtwagens op de weg. Dat is een omgekeerde modal shift en dat willen we met elkaar niet; laat dat heel helder zijn. Dan wordt er geklaagd, te pas en te onpas. Sommigen stoppen ermee en gaan ander werk zoeken. Ik vind dat jammer, want het is zo'n mooie sector. Je hebt alle vrijheid, maar je moet wel je boterham kunnen verdienen. Als dat betekent dat – zoals ik hoor vanuit de branche – binnen tien jaar de helft van de vloot, zeker de kleine vloot, gaat verdwijnen, dan heeft dat grote gevolgen voor de inrichting van het goedertransport in ons land

en daarbuiten. Want als dat op de weg komt, is dat gewoon zorgelijk. Dus welke oplossingen heeft de Minister in petto om ervoor te zorgen dat we kunnen ondersteunen wat de binnenvaart in brede zin gezonder maakt, niet alleen qua regelgeving en boetes, maar breder? Daar moeten we over nadenken. Een van de dingen die volgens mij daarbij helpen, is het verminderen van de wachttijden. Er is sprake van uitgesteld onderhoud. Dat is ook aangetoond door de Rekenkamer. Renovaties in waterwegen mislukken soms, zodat sluizen dicht blijven. Heeft Rijkswaterstaat nog wel de kennis en kunde in huis, en ook de regie, om die binnenvaart op een goede manier te faciliteren?

De bedieningstijden van bruggen en sluizen moeten beter op elkaar worden afgestemd. Dat kan best, maar als we dat vanaf afstand doen en zo'n brugwachter in gesprek is terwijl er nog zes liggen te wachten, dan is dat lastig. En als de app niet goed werkt, heb je ook een probleem. Dus hoe maken we het voor schippers makkelijker om door te kunnen varen en zo min mogelijk tijd te verliezen? Tegelijkertijd moeten we ook rekening houden met het autoverkeer, want dat kan ook weleens stokken. Er is 5 miljoen extra vanuit Beter Bediend en dat is mooi, maar zou een verdubbeling van dat bedrag een idee zijn? Zou dat ook impact hebben? Graag een reactie van de Minister.

Dan kom ik op de Sea-Watch, heel kort. Ik ben blij, de VVD is blij, dat de Sea-Watch 3 nu aan de ketting ligt in Sicilië. De Italianen doen wat wij eigenlijk hadden gehoopt om zelf te kunnen doen, namelijk het schip aan de ketting leggen en houden voor langere tijd, en mogelijk boetes uitdelen. Ik begrijp dat er een onderzoek loopt om eventueel de kapitein te kunnen vervolgen voor het ondersteunen van mensensmokkel of het faciliteren daarvan en voor illegaal transport van mensen. Ik ben benieuwd hoe dat afloopt en ik hoop dat ze nog lang aan de ketting blijven.

De voorzitter:

En dat was uw slotzin, want u komt aan het einde van uw betoog. Daar heeft u ook nog een interruptie over van de heer Stoffer. Dus misschien dat u toch nog wat kunt smokkelen.

De heer Stoffer (SGP):

Nou, het gaat niet om smokkelen, maar ik ben wel benieuwd naar iets wat gewoon helemaal legaal is. De heer Dijkstra had het er zojuist over om die 5 miljoen voor de bediening wellicht op te krikken naar 10 miljoen. Mijn vraag is waar die verdubbeling vandaan komt. Veel belangrijker is – en dat is dan eigenlijk mijn tweede vraag – of hij zich geen zorgen maakt over eenmalig geld voor een structureel probleem. Ik zou daarover graag iets meer van hem horen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is fijn dat er eenmalig geld is, maar het liefst maak je eenmalig geld structureel. Maar dat moet wel kunnen; het moet beschikbaar zijn in de budgetten. De Minister heeft daar een betere kijk op dan ik. Vandaar dat ik gevraagd heb: stel je voor dat je het structureel zou maken of dat je het zou verdubbelen, kun je dan meer doen en heeft dat dan ook zin? Onbeperkt geld is er niet. Er is altijd schaarste, zeker als we kijken naar de middelen die naar de binnenvaart gaan. Zelfs als je heel veel geld zou hebben, kun je het niet in één keer uitgeven. Dat heeft ook te maken met planning, maar als ik de brief zo lees, denk ik dat het Beter Bediend-programma op zich een goede aanzet geeft. Ik ben benieuwd naar de begroting op Prinsjesdag. Misschien heeft de Minister daar ook wel oren naar. Ze heeft gisteren al een brief gestuurd dat ze meer geld wil voor onderhoud. Dat heeft ook een beetje met de vaarwegen te maken. Dus laten we elkaar daarin vinden. Laten we kijken of we meer geld voor

infrastructuur in brede zin ter beschikking kunnen stellen en laten we de Minister ondersteunen in haar pleidooi richting Financiën.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan komen we bij de heer Von Martels van het CDA. O sorry, er is nog een vraag voor de heer Dijkstra van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Dijkstra gaat er weer met gestrekt been in met betrekking tot de Sea-Watch. Dan ben ik toch wel benieuwd hoe hij kijkt naar de uitspraak van de rechter, want de rechter zei toch heel duidelijk: de Minister moet zorgvuldig handelen en in overleg gaan met Sea-Watch over dat eisenpakket. Dat is ook in lijn met de aangenomen Kamermotie. Dus hoe kijkt de heer Dijkstra naar de uitvoering van deze motie en welke verwachtingen heeft hij daarvan?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die motie hebben wij niet gesteund. De rechter heeft geoordeeld, maar het schip is wel uitgevaren, ondanks dat wij hadden gezegd: doe dat nou niet. Dan krijgen ze een tik op de neus van de Italianen; dat vind ik eigenlijk wel mooi. Ik hoop dat de Italianen ze vasthouden tot minstens 16 augustus, want dan kunnen ze niet uitvaren en dat betekent dat ook minder mensen het risico nemen om in die gammele bootjes te stappen. Want je ziet wel dat, als dat schip vaart, ze binnen no time weer mensen aan boord hebben. Ik denk dat dat niet goed is. Ik denk dat we illegale mensenhandel en mensensmokkel moeten stoppen en dat we moeten uitkijken dat zo'n ngo het Europese migratiebeleid niet ondermijnt. Dat is een ander debat. Voorlopig ligt dat schip aan de ketting, a omdat het niet veilig is en b omdat ze aan illegale praktijken doen. Na 16 augustus moeten ze er sowieso mee stoppen, dus ik hoop dat ze snel de handdoek in de ring gooien.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger voor een vervolgvraag. Daarna de heer Van Aalst, de heer Schonis en de heer Von Martels op hetzelfde punt. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit roept natuurlijk weer het nodige op. Misschien kan de heer Dijkstra de beleefdheid opbrengen om niet te praten met zijn collega terwijl ik een vraag stel, want net had de heer Dijkstra de vraag ook niet goed verstaan. De vraag was namelijk hoe de heer Dijkstra kijkt naar de uitspraak van de rechter. De heer Dijkstra zegt dat de Sea-Watch illegaal is uitgevaren. Dat klopt dus niet. Als er iemand een tik op de vingers heeft gekregen, is het de Minister, omdat de Minister onzorgvuldig heeft gehandeld door de Sea-Watch bepaalde eisen op te leggen, wat niet zorgvuldig is gegaan. De heer Dijkstra zegt dat er weer allemaal mensen gered zijn. Die zijn inderdaad gered, want de weken daarvoor zijn er tientallen mensen en misschien wel veel meer verdronken. Dus mijn vraag blijft: als de heer Dijkstra nou zo ongelofelijk veel waarde hecht aan law and order en de rechtsstaat, wat is dan zijn verwachting hoe de Minister de uitspraak van de rechter over zorgvuldigheid gaat uitvoeren?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De rechter heeft gezegd: de Minister moet zorgvuldig zijn. Nou, dat is ze. De veiligheidseisen zijn ook in stand gebleven. Ik hecht er wel aan om dat te benadrukken. Alleen heeft de rechter in kort geding heel duidelijk gezegd dat je hierin een soort overgangstermijn moet aanbieden en dat je ook duidelijk moet maken – daar heeft de Kamer ook uitspraken over gedaan – waar ze dan precies aan moeten voldoen. Dat is vanuit

behoorlijk bestuur te billijken. Zo heeft de rechter dat ook beoordeeld. Maar hij heeft wel gezegd: ik geef u daarvoor tot 15 of 16 augustus de tijd. De Minister is in gesprek met de organisatie van Sea-Watch, die onlangs ondanks haar dringende advies om niet uit te varen, dat toch heeft gedaan. Ze zijn weer op pad gegaan, ze hebben contact gehad, ze hebben mensen opgepikt, een deel afgezet en uiteindelijk heeft de Italiaanse overheid besloten: het is genoeg, basta; we houden je aan de ketting. Ik weet niet hoelang dat duurt; daar ga ik ook niet over. Maar dit is wel het gevolg als je dingen doet waar overheden niet op zitten te wachten. Wij hebben netjes gehandeld. Wij zijn in gesprek en andersom verwacht je ook van zo'n organisatie dat ze zich een beetje aan de afspraken houden. Nou, blijkbaar doen ze dat niet. Dat is jammer.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Van Aalst, maar ik wil toch alle leden vragen om iets bondiger, iets puntiger hun vragen te stellen en te beantwoorden.

De heer Van Aalst (PVV):

Bij mij kunt u er wel van op aan dat die vragen puntig zullen zijn, voorzitter.

Alweer verstandige woorden van een collega in deze commissie vandaag, in dit geval van de heer Dijkstra over de Sea-Watch. Wat betreft het illegaal uitvaren zou ik zeggen: had onze motie over het afzinken gesteund, dan was er niet meer illegaal uitgevaren. Maar ik wil hem het volgende vragen. Ik heb wat voorstellen voorbij zien komen om zo snel mogelijk de wetgeving over het vlaggen te behandelen. Vindt de heer Dijkstra van de VVD het ook een schande dat dit soort schepen nog onder de Nederlandse vlag varen en dat we hier zo snel mogelijk een einde aan moeten maken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Of wat ik zeg, verstandig is of niet, maakt me niet zo veel uit. Het is wat ik vind en niet iedereen in deze commissie deelt die standpunten. Dan het afzinken. Dat klinkt heel stoer, maar dat kun je niet zo direct doen in een rechtsstaat. Ik zou er zelf ook graag heen gaan om een gaatje in dat schip te boren, maar dat gaat natuurlijk niet. Ik wil graag dat we de tools inzetten die we hebben. We kunnen bijvoorbeeld de vlag, waardoor we er toch deels op worden aangesproken, afpakken. Dat zou je kunnen doen door een wijziging in de Rijkswet nationaliteit zeeschepen. Ik vind dat we die snel moeten behandelen. Ik heb dat voorgesteld en ik hoop dat we dat snel gaan doen. Je moet kijken naar de juridische tools die je hebt. Het is niet zo dat iedereen voor eigen rechter kan gaan spelen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zie nog wel wat aanknopingspunten. Ik zie het wetsvoorstel zo snel mogelijk tegemoet. Misschien stelt de heer Dijkstra zich wel kandidaat voor het Staatssecretarisschap van JenV. Dat hoop ik, want ik hoor hem een aantal verstandige dingen zeggen. Dat was alleen een opmerking, verder heb ik geen vragen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben woordvoerder maritiem. Er was nog een vraag, dacht ik.

De voorzitter:

Ja, van de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Meneer Dijkstra, de Sea-Watch ligt daar niet voor niets. Ik heb vorige keer bij het debat over de Sea-Watch gezegd: we hebben namens de hele Europese Unie operatie Sophia gehad om drenkelingen in de Middel-

landse Zee op te vissen; in maart is die operatie opgeschort. U maakt weer op de u kenmerkende wijze duidelijk wat u ervan vindt dat particuliere organisaties dat doen. Is de VVD dan bereid om samen met D66 en wellicht andere coalitiepartijen een motie in te dienen en de regering op te dragen om operatie Sophia opnieuw op te starten? Want als dit werk niet door private organisaties gedaan mag worden, moeten we het als Europese Unie weer gezamenlijk doen. Hoe staat de VVD daar dan tegenover?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is een maritiem debat, dus daartoe wil ik me beperken. Er wordt nu gevraagd naar een migratiestandpunt. Dat moet je natuurlijk in Europees verband doen. Dat de Europese Unie die missie is gestart maar ook weer heeft beëindigd, zal ongetwijfeld een reden hebben. We willen graag dat de Libische kustwacht, die we internationaal getraind en opgeleid hebben, z'n verantwoordelijkheid neemt. In het regeerakkoord staat duidelijk dat mensensmokkel bestreden moet worden en dat migranten die worden opgepikt, bij voorkeur opvang in de regio krijgen en zo snel mogelijk naar een veilige haven in de buurt moeten worden gebracht. Die veilige haven in de buurt hoeft niet Sicilië, Zuid-Italië of Malta te zijn, maar kan ook gewoon de Libische of Tunesische kust zijn, dus laten we daarvoor pleiten met elkaar. Voor moties waarvan ik de gevolgen niet kan overzien, ga ik eerst met de woordvoerder migratie om de tafel, maar ik ken uw insteek en u kent de onze. Dat is politiek; we verschillen weleens van mening.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Von Martels, CDA, voor een interruptie.

De heer **Von Martels** (CDA):

Even een ander onderwerp. Ik ben benieuwd naar het standpunt van de heer Dijkstra – misschien kan hij dat nog naar voren brengen – over de WML, de Wet minimumloon. Daar heeft de Raad van State onlangs uitspraken over gedaan. Die wet kan namelijk nogal gevolgen hebben voor de concurrentiepositie van met name de reders.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is een goede vraag en een belangrijk punt. Ik zou graag willen dat deze Minister of de Minister van SZW herbevestigt dat de afspraken over het minimumloon in de internationale zeevaart niet van toepassing zijn, want die raken Nederland wel. Ik weet niet of de Minister dat kan doen. Als het wml van toepassing zou zijn, gaat iedereen ontvlaggen. Dan heeft het helemaal geen zin meer om een Nederlandse vlag te hebben en verliezen we onze positie. Ik heb begrepen dat er vandaag een uitspraak is geweest in de zaak-Vanquish. Ik hoop dat het kabinet zich ervoor inzet dat we op internationaal niveau een level playing field houden als het gaat om de zeevarenden. Er moet netjes worden betaald, maar wel conform de internationale standaarden, want anders is het snel voorbij met de Nederlandse zeevaart.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels heeft geen vervolgvraag, maar er is nog wel een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Even terug naar het vorige punt. Ik hoor zowel de PVV als de VVD zeggen dat de Sea-Watch illegaal is uitgevaren, maar dat klopt niet. Dat is niet zo. De heer Van Aalst zei dat net, maar dat klopt niet. De rechter heeft bepaald dat ze mogen varen, dus varen ze.

Maar ik heb een vraag aan de heer Dijkstra. Hij heeft het over de rechtsstaat en het belang van regels en wetten. We hebben de UNHCR, een

organisatie van de VN. Die zegt dat ngo's op geen enkele wijze verweten kan worden dat ze mensensmokkel faciliteren. En toch blijft de heer Dijkstra bij zijn standpunt dat dat wel gebeurt. Hoe duidt de VVD de uitspraken van de UNHCR?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is een VN-organisatie, als ik het goed heb. Ik ken de VN-organisaties; dat zijn er meerdere. Eentje heeft ook weleens uitspraken gedaan over Zwarte Piet. Daar was ik het ook niet mee eens. Het gaat om het volgende. Als je zo'n schip hebt en een aantal kilometer of mijl uit de kust vaart, is het natuurlijk de verantwoordelijkheid van de Libische kustwacht om dat te doen, maar je ziet dat ngo's hier tussendoor varen omdat ze vanuit humanitair of sociaal oogpunt een oplossing willen bieden. Er waren een aantal schepen, maar alleen de Sea-Watch is nog over. Toen die schepen weg waren uit de Middellandse Zee, zijn er aanzienlijk minder mensen verdronken. Dat zijn gewoon feiten. Ik zou dat zo meteen op Twitter kunnen zetten, maar in de eerste vijf maanden van het jaar verdronken er gemiddeld 2.000 mensen. Dat is heftig. Als die boten er zijn, nemen mensen dat risico. Als die boten er niet zijn, zie je dat die stroom heel snel opdroogt, omdat niemand het risico neemt om in zo'n gammel bootje te stappen als het niet hoeft. Als je zeker weet dat je wordt opgepikt, is het in feite een soort faciliteren van mensensmokkel, een soort pendeldienst die je gaat onderhouden. Dat kan natuurlijk niet. Als je wilt dat mensen niet verdrinken, kun je twee dingen doen: of een brug bouwen tussen Afrika en Europa om het op een veilige manier te doen, of het tegengaan, als je het niet wilt. En een veilige manier is niet in een gammel bootje stappen met het risico dat je verdrinkt. Dat is vreselijk, dat is heftig en dat moet stoppen. Daarom vind ik ook dat deze operatie van de Sea-Watch moet stoppen.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Wat de heer Dijkstra hier vertelt, is echt pertinente onzin. Dat kan ik wel gewoon op deze manier zeggen, omdat het echt zo is. In Libië is het volledig geëscaleerd. Er is...

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, het gaat hier om een vervolgvraag en niet om een betoog. Ik heb net zitten klokken. Iedereen die een vraag stelt en die een antwoord geeft, zit gemiddeld ongeveer op 45 seconden tot een minuut. Ik vind dat vrij lang, dus ik wil u allen echt verzoeken om uw vragen wat korter te formuleren. Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):

Het is oorlog daar. De situatie is volledig geëscaleerd. Mensen stappen niet op die gammele bootjes omdat ze hier willen komen werken of wat dan ook; ze vluchten voor oorlog. De Sea-Watch helpt ze en redt ze. Ik hoop echt dat de VVD ook belang hecht aan uitspraken van de UNHCR van de VN, zodat we kunnen kappen met die onzin om de Sea-Watch te betichten van mensensmokkel en het faciliteren daarvan.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dit is een maritiem debat, maar ik heb niet het idee dat het allemaal mensen zijn die vluchten voor oorlog, integendeel. Ik heb het idee dat het heel veel mensen zijn die om economische redenen vertrekken, die een betere toekomst willen en die deze zien in Europa. Vluchtelingen zijn natuurlijk altijd welkom – dat is heel helder – maar dat moet op een andere manier dan in een bootje stappen met het risico om te verdrinken.

Ik wil dat dat stopt. Ik wil dat we gaan voor opvang in de regio en een geordende migratie, en niet voor deze vorm van ferrydiensten.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Heel veel onderwerpen zijn al aan bod gekomen. Wat dat betreft ben ik door mijn collega's nog beter bediend dan ik had kunnen vermoeden, maar er komen nog een aantal onderwerpen aan bod die misschien nieuw zijn. Eerst wil nog even iets zeggen over het scheepsregister. De Minister wil zich ervoor inzetten om de Nederlandse vlag weer aantrekkelijker te maken. Het aantal schepen dat onder Nederlandse vlag vaart neemt af. Dat blijkt uit de Maritieme Monitor. De Minister wil het tij keren door promotie en acquisitie. Ik begrijp dat hier twee jaar voor is uitgetrokken. Kan de Minister aangeven wat de stand van zaken is en kan zij de planning daarvoor in beeld brengen?

Over het varend ontgassen is ook al het nodige gezegd. Als het verbod op varend ontgassen geldt, zullen er meer ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen moeten zijn. Dat zijn de zogenaamde kegelligplaatsen. Een niet-ontgast tankschip met bepaalde gevaarlijke lading voert een kegel, waardoor het schip herkenbaar is. Het moet bijvoorbeeld op speciale ligplaatsen liggen. Zijn er voldoende van die kegelligplaatsen? Daar ben ik benieuwd naar. Het streven was +20%. Eerder is al een vraag gesteld over de ontgassingsinstallaties. Zijn er daarvan voldoende?

Dan de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. De vaste Kamercommissie is op 15 april op werkbezoek geweest in de provincie Flevoland. Daar is onder andere gesproken over de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Het plan was dat er in de tweede helft van juni bestuurlijke overeenstemming zou zijn over de benodigde afspraken tussen de Staat en de provincie Flevoland. Is die zaak nu bijna rond? Kan de Minister de Kamer informeren als het daadwerkelijk zover is?

Dan de green deal in de zeevaart. Daar is al het nodige over gezegd. Mijn enige vraag is eigenlijk nog of de Minister de inbreng van de ASV heeft betrokken bij de green deal. Ik ben eerst benieuwd naar de antwoorden, want de meeste vragen die ik op mijn papier heb staan, zijn al gesteld door collega's.

Dan de omgekeerde modal shift. De cijfers geven aan dat er een verschuiving is van vervoer over water naar vervoer over de weg. Dat is een verkeerde beweging. Er zijn verschillende oorzaken. Een ervan is dat het vertrouwen in het voortbestaan van de bedrijfstak verdwijnt. Ook dat is een verkeerde beweging. Welke initiatieven gaat de Minister ontplooiën om die negatieve tendens te keren?

De CCR-regelgeving is voldoende aan bod gekomen, maar ik heb er toch nog een aantal vragen over. De CCR heeft ons veel gebracht: veel handel, veel welvaart, maar ook veel milieuwinst, want binnenvaart scheelt heel veel vrachtwagens. Maar de CCR stelt steeds nieuwe eisen aan binnenvaartschepen, waar ook bestaande schepen aan moeten voldoen. Voor veel schepen, met name de kleinere, is hier in de praktijk nauwelijks aan te voldoen, met als gevolg dat deze schepen worden gesloopt terwijl ze nog in uitstekende staat zijn. De Kamer stelt dat de CCR-regels niet mogen leiden tot het verdwijnen van deze schepen. Daar zijn wij het volkomen mee eens. De ASV noemt een paar oplossingsrichtingen. Ik wil graag van de Minister horen wat zij daarvan vindt. De ASV noemt bijvoorbeeld de invoering van een daadwerkelijke en ruime ontheffingsmogelijkheid en/of een algemene ontheffingsmogelijkheid, het buiten beschouwing laten van de arbeidsomstandigheden bij schepen zonder personeel, het treffen van financiële compensatiemaatregelen en de invoering van een moratorium gelet op de nood situatie van een omgekeerde modal shift, die zich momenteel voltrekt. Dat zijn allemaal suggesties van de ASV, waarvan wij

het gevoel hebben dat die positief kunnen uitwerken. Hoe gaat de Minister hierop reageren?

De bezuinigingen van de afgelopen jaren op de infrastructuur voor de binnenvaart hebben veel negatieve gevolgen. Door het gebruik van afstandsbediening voor bruggen en sluizen worden de vaarwegen steeds vaker gestremd. Ik zie steeds meer nadelen ontstaan, zoals de doorvaart-tijden die ingevoerd worden, de onveilige ligplekken en het aantal storingen aan sluizen, dat in vier jaar tijd bijna verdubbeld is. Ziet de Minister dit ook en wat gaan we eraan doen?
Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Ik merk even op dat meerdere leden het onderhoud ter sprake brengen. Daar is nog een apart AO over op 4 juni, dus het kan zijn dat de Minister wacht met haar beantwoording tot dan. Ik geef het maar even mee. Misschien dat ze vandaag al het een en ander kan zeggen, maar ik wil dit wel even gezegd hebben. Er is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag over Sea-Watch aan de heer Von Martels. Uw collega aan de linkerkant, die eigenlijk rechts is, deed harde uitspraken. Hoe verwacht het CDA dat de Minister met dit dossier omgaat? Is het CDA het met mij eens dat de Minister in gesprek moet met Sea-Watch om ervoor te zorgen dat er voor de organisatie zo snel mogelijk duidelijkheid is over de eisen, zodat ze daaraan kan voldoen en met haar taak verder kan gaan?

De heer Von Martels (CDA):

Ik was al bang dat deze vraag aan mij gesteld zou worden. Ik had de goede hoop dat die niet gesteld zou worden, want we hebben hier al tot in den treure over gepraat in eerdere sessies. Iedere keer is het een herhaling van zetten. De inzet van deze Minister was duidelijk. Die ging over de veiligheid. Er komen nu hele andere discussies aan de orde over migratiestromen. Ik vind dat die aan een andere tafel thuishoren. We hebben het vandaag over de maritieme sector. Laten we dit vandaag buiten beschouwing laten, want de meeste mensen die hier komen, komen niet voor dit onderwerp maar voor hele andere zaken, die belangrijker zijn.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft een vervolgvraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het onderwerp staat op de agenda, maar het oordeel of het belangrijker is of niet laat ik aan de heer Von Martels. Het ging om de veiligheid. De rechter heeft geoordeeld dat de Minister met Sea-Watch in overleg moet en de tijd moet nemen om tot afspraken te komen, zodat de organisatie aan die eisen kan voldoen. Is de heer Von Martels het met mij eens dat de inzet van de Minister moet zijn dat de organisatie haar taak weer zo snel mogelijk kan uitvoeren?

De heer Von Martels (CDA):

Nee, daar ben ik het niet mee eens. Ik ben het eens met de inzet van deze Minister. Deze Minister is verantwoordelijk voor de veiligheid. Deze Minister moet zich met name daarop baseren. Dat vind ik het belangrijkste.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we nu bij mevrouw Van Kooten-Arissen van de Partij voor de Dieren. Ik geef haar graag het woord.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het lozen van kankerverwekkende en giftige chemicaliën uit de ruimen van varende schepen is niet te tolereren en moet zo snel mogelijk beëindigd worden. Ik heb het natuurlijk over het varend ontgassen. De ervaringen van mensen uit bijvoorbeeld Lekkerkerk, dat op de route van en naar Rotterdam ligt, maken duidelijk dat het lozen van deze stoffen echt ziekmakend is. Toen ik dit dossier opnieuw bestudeerde en las over Lekkerkerk, moest ik terugdenken aan een beroemde milieurechtszaak over het gifschandaal daar in de jaren tachtig. Ik heb de uitspraak erbij gepakt. Daarin valt te lezen dat als je weet of redelijkerwijs had kunnen vermoeden dat je de bodem aantast, je alles moet doen wat je kan om dat te voorkomen. Dat geldt voor de bodem, maar natuurlijk ook voor het aantasten van het water, de lucht of de gezondheid van omwonenden. Maar men doet niet alles wat men kan. De markt lost het niet op, want die zit vast in zijn kip-eidiscussie. De overheid moet ingrijpen, maar als we de brief van de Minister lezen, dan gaat dat nog een hele poos duren. Als alle landen volgens schema ratificeren, worden de eerste stoffen in het beste geval medio 2020 verboden en duurt het, vanwege de uitfasering, nog voort tot zeker 2023.

De Minister zegt te willen versnellen, maar ze laat het handvat dat werd aangereikt liggen, namelijk het verbod op het varend ontgassen in de nabijheid van sluizen, bruggen en dichtbevolkte gebieden. De Minister zou voor dit AO aangeven welke delen van Nederland zij onder dat verbod kon laten vallen, maar dat is niet gebeurd. Dat hebben wij voor dit debat nog even gecheckt bij de Griffie. Erger nog: in de beantwoording van de schriftelijke vragen geeft de Minister aan dat zij dit verbod, dat al geldig is sinds 1 januari, niet wil handhaven. Hoe kan dat? Hoe wil zij dan versnellen? Ik wil echt meer van deze Minister horen dan alleen dat er een zogenaamde taskforce is die zijn best doet. De heer Schonis van D66 vertelde in het vorige debat dat toen hij Statenlid was in Zeeland en men daar met een verbod kwam, er binnen zes maanden een ontgassingsinstallatie stond. Dan hoeft de Minister toch geen jaren te wachten? Graag een reactie.

Voorzitter. Dan de binnenvaart. Ik ben er even uit geweest wat betreft dit onderwerp, mede door mijn zwangerschapsverlof en een shuffel in de portefeuilles. Nu ik mij weer mag bezighouden met het lot van de binnenvaart en de schippers ben ik geschrokken van het gebrek aan progressie, het gebrek aan gevoel van urgentie en de daardoor ontstane chronisch zorgwekkende situatie. De kleine binnenvaart staat op het punt te verdwijnen. Zoals de Algemeene Schippers Vereeniging in haar brief stelt: het is duidelijk al vijf voor twaalf geweest. De kleine binnenvaart ligt de Partij voor de Dieren nauw aan het hart, niet in de laatste plaats – het is al even genoemd – doordat het goederenvervoer over water het transport over de weg dusdanig en significant ontlast dat het voor het milieu een zeer slechte zaak zou zijn als de kleine binnenvaart verdwijnt. Duizenden kleine binnenvaartschepen staan op het punt te verdwijnen en nooit meer terug te keren. Nauwe vaarwegen kunnen daardoor niet meer bevaren worden. De Algemeene Schippers Vereeniging verwijst naar een onderzoek waaruit blijkt dat als gevolg van het verdwijnen van de kleine binnenvaart er na 2025 wekelijks tienduizenden vrachtwagens extra over de weg zullen rijden. Het vervoer van een container over de weg leidt tot viermaal zoveel CO₂-uitstoot als het vervoer van diezelfde container over water.

De voorzitter:

Ik hoor een korte adempauze. Die gebruik ik, want er is een vraag voor u, in eerste instantie van de heer Von Martels en daarna van de heer Dijkstra.

De heer **Von Martels** (CDA):

Mevrouw Arissen had rustig haar betoog helemaal kunnen afronden. Ik wilde in mijn vraag nog even terugkomen op het varend ontgassen. Mevrouw Arissen had het over een kip-eidiscussie. Ik wil van mevrouw Arissen horen hoe dat precies zit. Volgens mij is dit onderwerp heel makkelijk oplosbaar. Wat bedoelt zij precies als ze zegt dat deze discussie niet vlot wordt getrokken vanwege het feit dat het een kip-eidiscussie is?

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Dat stond ook in de brief van de ASV, meen ik. Er wordt nu heel erg gelet op de markt. De markt moet het oplossen, maar doet dat niet. Uit het voorbeeld van de provincie Zeeland blijkt dat als je zo'n verbod en een ontgassingsinstallatie wilt, die er ook heel snel kunnen zijn. De Partij voor de Dieren vindt het zorgwekkend dat alhoewel bepaalde stoffen verboden worden vanaf januari 2020, er door uitfasering nog gewacht gaat worden tot drie jaar later, terwijl omwonenden nu te maken hebben met ziekmakende stoffen in de lucht door dat varend ontgassen. Daar wil de Partij voor de Dieren een einde aan maken. Als Zeeland het zo snel kan, waarom moet de Minister dan jaren wachten tot een algeheel verbod en het handhaven daarop?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik vind het mooi om van de Partij voor de Dieren te horen dat ze een warm pleitbezorger is voor de binnenvaart vanwege het duurzame karakter. Ik kan me nog herinneren dat we de sluis bij Eefde niet konden aanleggen vanwege de roeken die daar zaten. Dat zijn vogels. Dan moet je op een gegeven moment ook kiezen. Als de Partij voor de Dieren de binnenvaart duurzaam vindt, is zij dan ook bereid om te investeren in infrastructuur die de binnenvaart meer mogelijkheden geeft?

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Kiezen tussen roeken of vaarsluizen... Ik vind dat een beetje een gekke discussie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is echt gebeurd.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, u heeft het woord op dit moment niet.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

De Partij voor de Dieren is sinds haar oprichting al een warm pleitbezorger voor de kleine binnenvaart vanwege de milieuvoordelen die hij oplevert. Maar door heel veel Europese regels waaraan de kleine binnenvaart op dit moment moet voldoen, kunnen zij niet meer varen in kleine vaargeulen. Wij zeggen niet: laten we de vaargeulen verbreden of laten we aan schaalvergroting doen. We moeten ervoor zorgen dat kleine schippers hun boten kunnen behouden en dat zij ook in kleine vaargeulen kunnen blijven varen, want dat komt ook het vervoer van goederen ten goede. De Partij voor de Dieren wil daar graag op inzetten. Ja, we moeten investeren in infrastructuur, maar dat mag niet ten koste gaan van de natuur en van het landschap. Ik denk dat dat met de suggesties die de binnenvaartschippers doen, heel goed mogelijk is en dat die twee elkaar absoluut niet zullen bijten.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Dijkstra. Die is er op dit moment niet meer. Dan gaat mevrouw Van Kooten door. Zij heeft nog een halve minuut.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Ik moet heel even zoeken naar waar ik ook alweer gebleven was. Ik hoor graag van de Minister wat zij op dit moment concreet doet en nog gaat doen om te voorkomen dat de kleine binnenvaart verdwijnt. De Algemeene Schippers Vereeniging doet vele suggesties en aanbevelingen om de situatie te verbeteren en het tij te keren. In hoeverre is de Minister nu van zins om hierin mee te gaan en haar beleid aan te passen? Tot slot de green deal, waar de Minister haar hoop op heeft gevestigd. De kleine binnenvaart wil graag vergroenen en verduurzamen, maar dit wordt de schippers om heel veel redenen onmogelijk gemaakt. Hoe gaat de Minister de binnenvaart helpen vergroenen? Want wij mogen hen niet verliezen.
Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil dit debat beginnen met de certificering van zeeschepen. De rechter heeft geoordeeld dat het op stel en sprong en tegen eerdere toezeggingen in aan de ketting leggen van het reddingschip Sea-Watch niet proportioneel is. Precies dat zeiden wij ook al. Zorg voor redelijke eisen en een redelijke termijn, en haal de willekeur eruit door met een goede wetswijziging te komen. Er ligt een motie van GroenLinks, ChristenUnie en D66 die de Minister vraagt om helder te maken aan welke eisen het schip en de bemanning precies moeten voldoen. Heel erg graag krijg ik een toelichting van de Minister hoe het staat met de uitvoering van deze motie, want het oordeel van de rechter was duidelijk.

Van Sea-Watch zelf begrijpen we dat ze nog steeds geen helderheid krijgen van het ministerie over wat ze geacht worden te wijzigen aan het schip en de bemanning. Daardoor kan Sea-Watch bijna niets met de uitspraak van de rechter, omdat de extra termijn voor werkzaamheden nu opgaat aan vruchteloze overleggen op het ministerie. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van de Minister? Kan zij erkennen dat dit absoluut niet de bedoeling is? Hoe zit het met de andere ngo's? Hoe gaan die overleggen? Op welke juridische gronden kreeg de KNRM een generieke vrijstelling en Sea-Watch niet? Kan de Minister snel een update sturen en kan zij toezeggen dat de Kamer vanaf nu goed betrokken wordt bij alle stappen in dit proces?

Dan het varend ontgassen. Hoe eerder we daarmee stoppen, hoe beter; wat dat betreft sluit ik mij aan bij de andere sprekers en bij alle vragen die over dit onderwerp zijn gesteld. Misschien nog de specifieke vraag wat de mogelijkheden zijn om toch te versnellen, het voorbeeld van Zeeland volgend. Op welke manier gaat het ADN-verdrag gehandhaafd worden? Dat is uitgebreid van toxische stoffen naar alle gevaarlijke stoffen en de dichtbevolkte gebieden. Hoe wordt dat gedefinieerd en hoe wordt er gehandhaafd?

Ik heb nog een aantal vragen over de green deal voor de zeevaart. GroenLinks zou heel erg graag willen dat een schone zeevaart wordt gestimuleerd met een green deal. De sector wil dat zelf ook. Daarvoor moeten we dingen uitvinden, uitproberen en innoveren, en is het ook nodig dat de overheid actief bijdraagt. Ik maak mij dan wel zorgen als we vanuit de sector en van verschillende maatschappelijke actoren horen hoe moeizaam dat gaat. Ik mocht afgelopen zaterdag een Groen Lintje uitreiken aan scholieren van het Ichthus Lyceum die een zonneboot hadden gebouwd. Een van die leerlingen is hier vandaag ook en zei tijdens de uitreiking: als kinderen nou een boot op zonnepanelen kunnen bouwen, hoe kan het dan dat volwassenen dat niet kunnen? Dat leek mij een hele goede vraag om aan de Minister te stellen, ook in het licht van

die green deal. Hoe kan het nou dat we dit niet voor elkaar krijgen en wat gaat de Minister daaraan doen?

Ten slotte de MSC Zoe. We hebben daar net een uitgebreid debat over gehad. Toch nog een paar vragen over de berging en opruiming. Er zijn gesprekken met KIMO over fishing for litter. Kan de Minister aangeven hoe de inzet voor het blijven bergen van de containers en het opruimen van het afval er de komende tijd uitziet?

Dan over piepschuim. De Minister geeft aan dat piepschuim op zichzelf geen gevaarlijke stof is. De optie is natuurlijk om piepschuim wel onder REACH te brengen, want dan is het wél een gevaarlijke stof waar eisen aan te stellen zijn. Er ligt een Kamermotie die precies dat vraagt. Een Kamermotie van mijn hand: zet je in Europa in om van polymeren een stof onder REACH te maken.

Ten slotte ook een onderwerp dat gisteren al aan bod is gekomen, namelijk de inzet van de ILT bij de inspectie van en handhaving op het sjourneren van de containerschepen. Daar wordt nu extra capaciteit op ingezet. De Minister geeft in haar brief aan dat dit betekent dat er minder capaciteit gaat naar andere milieugerelateerde onderwerpen betreffende zeeschepen. Gisteren in het debat zei de Minister dat we ons daar niet al te veel zorgen over moeten maken, want «minder» betekent niet dat er géén capaciteit heen gaat. Ik zou toch van de Minister willen weten wat de implicaties zijn van die minder inzet op handhaving op milieugerelateerde onderwerpen op zeeschepen. Welke risico's lopen we daarmee? Om welke onderwerpen gaat het eigenlijk, die dus minder geïnspecteerd en gehandhaafd gaan worden?

Voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. De Minister heeft aangegeven een minuut of tien nodig te hebben. Ik schors daarom de vergadering tot kwart over een.

De vergadering wordt van 13.03 uur tot 13.17 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedemiddag dames en heren. We gaan verder met onze vergadering. De leden, bijvoorbeeld de heer Von Martels, staan nog heel geanimeerd met onze gasten te spreken, maar ik wil ze toch vragen om terug te komen. Dat heeft er ook mee te maken dat we straks nog even gaan schorsen in verband met de regeling van werkzaamheden. Daar zal de heer Van Aalst zijn punt inbrengen en ook zal er een nieuwe collega geïnstalleerd worden. Dat betekent dat ik straks, rond 13.30 uur, zal moeten gaan schorsen. Ik geef dus heel graag het woord aan de Minister. Ik heet haar natuurlijk ook van harte welkom. De leden krijgen van mij twee vragen in deze termijn. Als ze echt superkort en bondig zijn en hun vragen onder de 30 seconden houden, gun ik ze ook nog een derde vraag. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Dank u wel. Ik begrijp dat er wat tijd van ons AO afgaat door deze schorsing tussendoor. Ik zal dus proberen om een beetje compact te antwoorden. Laat ik ermee beginnen dat ik dit altijd een van de leukere AO's vind, niet alleen vanwege het onderwerp, maar ook omdat ik altijd bespeur dat veel Kamerleden gewoon hetzelfde doel nastreven. Ik ben heel blij om eigenlijk van u allemaal te horen dat u de binnenvaart net als ik een warm hart toedraagt.

Ik heb van u allemaal gehoord dat u zich zorgen maakt over de omgekeerde beweging van de modal shift, terwijl we er met z'n allen voorstander van zijn dat we het transport van de weg af naar het water brengen. Iedereen deelt de zorg dat er nu misschien door de congestie in de haven problemen zijn met storingen en onderhoud. Die congestie is

nog steeds niet opgelost. Daar hebt u het niet over gehad, maar daarvan wil ik toch even gezegd hebben dat ik daar ook vol mee aan de slag ben. Gezien de tijd wil ik de suggestie van de voorzitter overnemen om alle specifieke vragen over beheer en onderhoud mee te nemen naar volgende week, omdat we dan uitgebreid specifiek op dat onderwerp in zullen gaan.

Ik ben heel blij met uw inzet op varend ontgassen. Daar zal ik zo meteen in een apart blokje nog dieper op ingaan. U wilt allemaal zo snel mogelijk van het varend ontgassen af. Dat delen we met elkaar. Gelukkig delen we ook met elkaar dat we zo snel mogelijk een green deal willen voor de hele maritieme sector. Ik denk dat we met elkaar vooral het gesprek voeren over hoe we daar zo snel mogelijk toe komen. Ook delen we met elkaar dat we de kleine schepen een warm hart toedragen. Daar zal ik aan de hand van de CCR-eisen en nog een aantal andere onderwerpen zo meteen wat nader op ingaan, maar ik wilde dit voor de schorsing alvast gezegd hebben. Het gaat uiteindelijk om de bredere bereikbaarheid en daarbij gaat het om het hele stelsel. Dan moet je ook in de haarvaten van de vaarwegen kunnen komen.

Van tevoren wil ik nog een algemene oriëntatie met u delen. Zoals u weet ben ik bezig met het integrale riviermanagement. Sommigen van u zijn waterwoordvoerders en anderen niet. De verandering die we daar hebben ingezet, vind ik ontzettend belangrijk. Die is heel erg gerelateerd aan de bevaarbaarheid van de rivieren. In het verleden werd er vanuit de waterkant gekeken en zat de scheepvaart niet aan tafel. Dat klinkt een beetje gek, maar ik bedoel dat er vanuit de waterportefeuille werd gekeken. De waterschappen, de agrarische sector, de toeristische sector, de milieubeweging en de bewoners zaten wel aan tafel. Iedereen zat dus aan tafel behalve de mensen die daar hun brood moeten verdienen, te weten de binnenvaart. Dat zijn we nu aan het doen, ook vanwege de droogte van de afgelopen zomer.

En vergeet het niet: we gaan weer spannende tijden tegemoet. Op veel plekken is het water echt nog niet op het juiste niveau. We moeten echt bezien hoeveel regen er in het stroomgebied van de verschillende rivieren gaat vallen. Afgelopen zomer hadden we echt met problemen in verband met bevaarbaarheid te kampen. Bij waterveiligheid moeten we ons dus niet meer alleen richten op de hoogste stand van het water, maar ook op de laagste stand. Die is ontzettend belangrijk om onze binnenvaart een betrouwbaar product te laten zijn. Om te voorkomen dat verladers toch weer voor vrachtwagens gaan kiezen, is het ontzettend belangrijk dat we met elkaar tot een systematiek komen om de laagste waterstand veel beter te kunnen garanderen. We kijken bijvoorbeeld naar de harde laag bij Nijmegen. Daar gaan we met pilots aan de gang om dat op te lossen. Op de specifieke infrastructuurpunten komen we later terug. Ik sluit me graag aan bij het Groene Lintje dat mevrouw Kröger heeft uitgereikt aan de student op de tribune. Hij is opgeschoven en zit naast de ASV. Gelukkig ken ik u inmiddels allemaal! Hartstikke goed! Ik sluit me ook graag aan bij de complimenten en bij wat de heer Schonis inbracht over het belang van innovatie breed in de sector.

Als ik even rondkijk, zie ik dat hier de hardcore fans van de maritieme sector aanwezig zijn. Ik denk dat iedereen de site Smart Shipping kent. Ik mag de ontwikkelingen daarop altijd met veel plezier lezen. Dan kun je ook zien dat Nederland in de maritieme wereld ontzettend vooroploopt. Vanuit de hele wereld wordt naar de ontwikkelingen hier gekeken. Ik was vorige week nog bij MARIN op bezoek. Dat is fascinerend om te zien. Ik kan overigens melden dat er ook ontwikkelingen op zonne-energie te zien zijn. Wij faciliteren dat. Ik ben blij met het extra geld dat we bij de vorige begroting voor onze twee belangrijkste kennisinstellingen, Deltares en MARIN, hebben weten vrij te maken, ook met hulp vanuit uw Kamer. Als je het hebt over een green deal, ben ik ervan overtuigd dat die niet alleen gericht moet zijn op verduurzaming, maar ook breder op logistieke

vernieuwingen. Weliswaar gaat het dan soms om een omweg, maar als je sneller door kunt varen is dat belangrijk voor de uitstoot. Op die manier kan dat dus ook bijdragen aan verduurzaming.

Op de green deal zal ik zo meteen nog nader ingaan. Dit waren eigenlijk een beetje de algemene lijnen die ik graag vooraf met u wilde delen. Gaat u om 13.30 uur schorsen?

De voorzitter:

Nee, de bel die we net hoorden, kondigde het einde van de plenaire ochtendvergadering aan. Meestal wordt er dan nog wel eventjes geschorst, een soort lunchschorsing. Wij krijgen vanzelf het signaal. Ik zal dat even doorgeven. Dan weet iedereen waar hij rekening mee kan houden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou dan trek ik me nergens wat van aan en ga ik gewoon door. Ik hoor van u wel wanneer we gaan onderbreken.

De voorzitter:

Hoeveel blokjes heeft u? Ik heb er twee gehoord, denk ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal nu eerst wat meer zeggen over de green deal. Daarna zal ik inzoomen op het varend ontgassen, want daar heeft bijna iedereen iets over gevraagd. Dan heb ik het kopje CCR-eisen en alles wat daarmee samenhangt. Daarna heb ik iets over Sea-Watch en vervolgens nog een aantal losse vragen.

De green deal. We hebben allemaal duidelijk voor ogen dat er de nodige uitdagingen zijn op het gebied van de verduurzaming, zoals digitalisering. We pakken dat voortvarend op. Er zijn links en rechts al veelbelovende initiatieven aan de gang. Er zijn bijvoorbeeld stappen gezet op het gebied van recycling van zeeschepen, milieuvervuiling tijdens de sloop van schepen en de arbeidsomstandigheden waaronder dat gevaarlijke werk moet worden gedaan. Lange tijd waren dat punten van zorg. Onlangs hebben we het mondiaal veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen in het Verdrag van Hongkong kunnen ratificeren. Dat is niet dagelijks in het nieuws, maar het is wel heel belangrijk dat dit gebeurt. Ik hoop dat dit verdrag nu ook snel in de praktijk zal gaan werken.

De scheepvaart zelf wordt ook een stuk schoner, omdat de implementatie van de nieuwe zwavelnorm waar schepen wereldwijd aan moeten gaan voldoen, steeds dichterbij komt. Dat is namelijk 1 januari 2020. Dat zeg ik een beetje in reactie op wat de heer Schonis daarover vroeg. Dat is dus al redelijk in zicht.

Er wordt volop geïnoveerd. Ik zei daar eerder ook al iets over. Er vinden allerlei experimenten plaats. Nog niet zo lang geleden mocht ik tijdens een werkbezoek het initiatief van de Groene Cirkels aanschouwen. Daar worden echt mooie stappen gezet.

Op het vlak van de modernisering kunnen we verder nog de digitalisering van de vaarbewijzen noemen, waardoor inspecteurs aan boord van schepen hun controle via een app kunnen gaan doen. Er gebeurt dus van alles. De afgelopen tijd is ook gewerkt aan de implementatie van de Richtlijn erkenning beroepskwalificaties om de sector aantrekkelijker te maken. Natuurlijk is er ook een verband met de goederenvervoeragenda. Dat verband is door uw zorgen over de verkeerde beweging, een omgekeerde modal shift, ook naar voren gebracht. Ik kom nog voor de zomer met een aanzet voor die goederenvervoeragenda naar u toe. Ook ontvangt u nog deze zomer – ik zag alweer een bekende zitten – het wetsvoorstel Loodsplicht nieuwe stijl. Dat is ook weer een algemene ontwikkeling waaraan gewerkt is. Op alle dossiers proberen we dus samen met alle deskundigen op te trekken.

Een van de onderwerpen waarop we met iedereen samen proberen op te trekken, is natuurlijk de green deal. Laat ik om te beginnen de sector – voor zover hier aanwezig, maar ook daarbuiten – danken voor de grote inzet en betrokkenheid. Dat maakt het niet altijd eenvoudiger, want als iedereen hetzelfde wil bereiken, wil dat niet zeggen dat je er ook makkelijk gezamenlijk uit komt. Het is ingewikkeld. Sommigen van u noemden het al: als je een grote zak geld hebt, kun je meer dan wanneer je die niet hebt. En u weet allemaal dat ik die niet heb. Dan is het dus lastiger om tot goede afspraken te komen. Maar ik heb toch de indruk dat we elkaar naderen en in de komende weken, als we met dezelfde inzet doorwerken, een eind moeten kunnen komen. Want ik onderstreep wat een van u – ik weet niet meer precies wie – zei: het moet voor iedereen haalbaar en betaalbaar zijn. Het heeft geen zin om met elkaar in een green deal op te schrijven dat vanaf volgend jaar alles en iedereen emissieloos moet zijn, want dat kan gewoon niet. Dat is gewoon niet te betalen. We moeten dus een reële balans vinden. Wat kun je van de verschillende partijen in de sector vragen? Ik zie dat die balans in zicht komt in de green deal die we nu in concept hebben. De sector heeft zichzelf ambitieuze doelen opgelegd. We zetten in op een pakket aan maatregelen om dat te ondersteunen. Ik heb dus goede hoop, zeg ik tegen de heer Schonis, dat ik nog net voor mijn verjaardag dit cadeautje mag uitpakken. Daar heb ik nog alle hoop op.

De heer Schonis heeft ook specifiek gevraagd naar het launching customership van de Rijksrederij. Ik denk dat we nog een apart AO krijgen over vlootvernieuwing of dat wij daar anderszins over gaan spreken; dat is uiteraard aan u. Tenminste, u moet het nog gaan regelen in de regeling, maar ik zag u eigenlijk allemaal al reageren op de inbreng van de heer Van Aalst, dus ik denk dat dat eruit gaat komen. In de vlootvernieuwing speelt de Rijksrederij ook een belangrijke rol. Ik wil daar alvast iets over zeggen wat losstaat van die specifieke dossiers. Ook daar worden verschillende innovaties toegepast. De schepen zijn speciaal voor de inzetbaarheid bij de Rijksrederij ontworpen en combineren diverse functies die voorheen door meerdere schepen werden uitgevoerd. Er waren heel veel, heel specifieke schepen. Eigenlijk is er in het vlootvernieuwingprogramma voor gekozen om zo veel mogelijk van die functies in één schip of een paar schepen bij elkaar te brengen. Of daarin de juiste balans is gevonden, zal ik graag verder met u bespreken in dat andere debat. Waar de een misschien zal zeggen dat er meer innovatie moet plaatsvinden, zou je ook kunnen zeggen dat je in ieder geval ook voor ogen moet houden dat je zeker borgt dat die schepen doen waar ze voor bedoeld zijn. Er wordt bijvoorbeeld ook ingezet op innovatieve batterijpakketten. We proberen allerlei mogelijkheden ook mee te nemen in de aanbestedingen vanuit het Rijk. Ik streef er zeker naar om in de greendealambities acties op te nemen zodat ook de Rijksrederij kan voldoen aan de doelen ten aanzien van emissieloos varen. We zijn bijvoorbeeld voor circa twintig RWS-patrouilleschepen diepte-informatie gaan aanleveren bij CoVadem, wat staat voor coöperatieve vaardieptemetingen. Afgelopen zomer konden we met wat extra inzet op vier punten de vaardieptegegevens verzamelen. Dat was al een hele verbetering. Ik denk dat we met CoVadem weer een hele stap verder kunnen komen.

De heer Stoffer vroeg nog wat de Minister gaat doen om het meten aan de pijp mogelijk te maken. Dat is inderdaad een belangrijke stap om de daadwerkelijke emissies van schepen in de praktijk te meten. Bij de beantwoording van Kamervragen van de heer Schonis heb ik u ook geïnformeerd over de uitkomst van de Green Deal COBALD. Continu aan boord meten is op dit moment nog geen volwaardig alternatief voor het bepalen van de uitstoot van motoren. Het plan is om in de green deal op te nemen dat ik met het EICB op korte termijn zal uitzoeken op welke wijze emissies in de praktijk het beste kunnen worden gemeten. Uiteindelijk willen we ernaartoe dat emissiemetingen in de praktijk, en niet het type

goedkeuring van de motor, leidend zijn bij het bepalen van de milieuprestatie van het schip. We hebben op allerlei andere plekken voorbeelden gezien van hoe theorie en werkelijkheid uit elkaar lagen. Dat moeten we hierbij zien te voorkomen. Je zou voor de milieuprestatie van een schip eigenlijk een soort labelsysteem, een energielabel of iets dergelijks, willen ontwerpen. Maar dan moet er wel eensgezindheid zijn over de meetmethoden. Die hebben we op dit moment nog niet. Het is dus zaak om daaraan eerst met elkaar te werken.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Schonis. Niet alle leden waren aanwezig toen ik net aangaf hoeveel interrupties u heeft. In principe twee. Houdt u die onder een halve minuut, dan gun ik u een derde. De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dat is gelijk een uitdaging om het onder een halve minuut te houden. Ik hoor de Minister veel zeggen over de green deal. Veel dingen lopen al. Dat is goed om te horen. Maar 12 juni is nog maar een krappe anderhalve week vooruit. Ik mis een soort stappenplan of een aantal processtappen die de Minister gaat ondernemen om op 12 juni niet alleen een feestelijke dag te hebben omdat zij jarig is, maar ook omdat we dan die green deal kunnen sluiten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgende week is hierover weer een overleg. Mijn inzet is nog steeds dat we die datum halen. Dat zal in de tussentijd nog diverse gesprekken en overleg vergen met dezen en genen, maar we zitten niet in het stadium dat we daar nog een heel stappenplan voor nodig hebben.

De voorzitter:

Dan vervolgt de Minister haar betoog. Om vijf voor één begint de plenaire vergadering weer, dus ik zal een paar minuten daarvoor gaan schorsen, maar dat laat ik even afhangen van hoe het hier loopt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal wederom met gezwinde spoed verdergaan. De heer Von Martels stelde ook een vraag over de green deal: heeft de Minister de inzet van de ASV meegenomen? Uiteraard heb ik die aanbevelingen van de ASV ontvangen. Ik neem deze, net als de aanbevelingen van alle andere partijen, ook serieus in overweging. Ik denk dat we een groot deel ervan zullen kunnen verwerken. Zoals voor alle partijen geldt, zal het niet een-op-een overgenomen kunnen worden. Maar ik heb nog steeds goede hoop. Ik zie ze hier op de tribune zitten. Wellicht dat we in de komende anderhalve week nog nader tot elkaar kunnen komen. Het zal mijn inzet in ieder geval zijn om het gesprek te blijven aangaan. Ik heb de mensen meerdere keren mogen ontmoeten, en weet dat ze met hart en ziel voor de goeie zaak strijden. Laten we hopen dat we er afspraken over kunnen maken. Daarvoor zal ik in ieder geval mijn uiterste best doen.

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Von Martels toch nog een vraag.

De heer Von Martels (CDA):

Het gaat vanmiddag veel over geloof en hoop. Dat laatste verbaast me ten zeerste, want er zijn allerlei geluiden uit het veld dat die green deal er nog helemaal niet aan zit te komen. Van de Minister hoor ik juist dat het allemaal best goed komt; ze heeft er nog steeds goeie hoop op. Ik vraag me dan af of de Minister een goed beeld heeft van de gevoelens in de sector zelf.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zou bijna willen aansluiten bij de heer Schonis. Ik kan de tekst niet meer precies reproduceren, maar hij zei iets over een kurk, vasthoudendheid en doorgaan.

De heer **Schonis** (D66):

«Met een goed geloof en een kurken ziel.»

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, precies. Die vasthoudendheid heb ik ook. Ik blijf me ervoor inzetten tot het uiterste. Ik blijf ook optimistisch. In die zin blijf ik het toch proberen. U weet allen dat ik geen heel grote sommen geld heb, tenzij u die in de komende tijd voor mij gaat regelen. Dat is dus het enige wat ik niet kan doen. Maar ik zal mijn uiterste best doen voor alles wat ik wel kan doen. Ik kan inderdaad geen garantie geven dat die green deal dan getekend wordt, en al helemaal niet dat alle partijen die met applaus zullen ontvangen of zullen ondertekenen, maar het is wel mijn inzet om te proberen zo ver mogelijk te komen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik hoop van harte dat de Minister haar optimistische kijk kan waarmaken, maar ik hoop ook dat er, als het niet lukt en er een no-deal is, een soort exitscenario is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Deal or no-deal, ja. Ik begrijp uw punt. Ik hoop echt van harte dat we eruit komen. Als het niet lukt, dan meld ik me uiteraard bij uw Kamer. Ik zal dan ook verantwoording afleggen en aangeven waarom het niet is gelukt. Dat kan zijn omdat ik te weinig geld heb, maar er kunnen ook allerlei andere redenen zijn. Natuurlijk zal ik mij dan bij uw Kamer daarvoor verantwoorden. Maar zo ver ben ik nog niet. Ik wil me tot het uiterste inzetten om wél tot een green deal te komen.

De **voorzitter**:

Eerst mevrouw Kröger en daarna mevrouw Van Kooten. De heer Von Martels heeft nog een derde interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Minister geeft aan dat ze graag tot de deal wil komen. Maar mij blijft nu onduidelijk wat nou eigenlijk in de beleving van de Minister de reden is dat het zo moeizaam gaat en dat die deal er nog steeds niet ligt. Vanuit de sector hoor je een heel duidelijk geluid. De Minister blijft zitten met hoop en inzet, maar kennelijk is er wel wat meer nodig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het grote pijnpunt is geld. Over de inhoud en waar we naartoe willen, zijn we het denk ik in ruime mate eens. Maar ja, ik heb ook geen onbeperkte middelen op het ministerie. Dat is het heetste hangijzer. Ik ben natuurlijk in alle hoeken en gaten aan het zoeken naar wat ik kan doen, maar dat is beperkt, zoals u ook weet. We gaan volgende week nog een debat voeren over beheer en onderhoud. Daar ligt ook een uitdaging. U weet ook dat voor de vaarwegen 7% van de budgetten beschikbaar zijn. Dat is ingewikkeld. Voor hoofdstuk XII is het ook niet onuitputtelijk. Om in maritieme termen te blijven: ik moet roeien met de riemen die ik heb. Daar doe ik mijn uiterste best voor.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger heeft op dit punt een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een kleine vervolgsuggestie. In een ander debat heb ik gevraagd of je de opbrengsten van de Maut in kunt zetten om de modal shift in het vrachtvervoer te stimuleren. Is dit een denkrichting die de Minister zou willen verkennen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zal in deze sector misschien tot applaus leiden, maar het wegtransport is beloofd dat het teruggesluisd wordt naar die sector, voor hun vergroening en innovatie. Zo eenvoudig is die oplossing dus ook weer niet.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan mevrouw Van Kooten van de Partij voor de Dieren. Ook mevrouw Kröger heeft zo gelegenheid voor een derde vraag.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Toch nog even over die zak geld. Het is een feit dat de kleine binnenvaartschippers die zak geld ook niet hebben. Zij schrijven heel duidelijk in hun brief: er zijn plannen voor een nationaal verduurzamingsfonds, maar ook op Europees niveau wordt er op voorhand een bijdrage van 50% gevraagd aan de schippers. Dat is toch echt niet te betalen voor de kleine binnenvaart? Ik zou zeggen: minder geld naar asfalt is meer geld naar de kleine binnenvaart.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We zijn er nog op aan het studeren hoe dat precies zou moeten uitpakken. Daar is nog helemaal geen vastgesteld kader voor, maar u kunt ervan overtuigd zijn dat ik er zeer van doordrongen ben dat je van een klein binnenvaartschip niet het oneindige kunt vragen. Ik kijk er dus met een heel realistische bril naar en we moeten kijken hoever we kunnen komen. Meer kan ik er op dit moment nog niet van zeggen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Dijkstra zijn vraag wil stellen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik vind het een beetje moeilijk, want we hebben het over een green deal die nog gaat komen en die we hier ongetwijfeld nog uitrusten gaan behandelen. Ik denk dat je dat moet doen op het moment dat die voorligt. Alles wat we nu zeggen of meegeven is mooi maar een beetje voorbarig. Ik denk dat het heel verstandig is dat we ervoor zorgen dat niet alleen de kleine binnenvaartschipper maar iedereen in de scheepvaart gewoon geld kan verdienen. Dan komen die andere dingen toch vanzelf. Is de Minister dat met ons eens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat ben ik zeker met de heer Dijkstra eens. Ik roep maar even het debat over de vrachtwagenheffing in herinnering, waarbij mijn inzet ook is geweest dat niet alleen de grote transportbedrijven maar ook de eigen vervoerders, de kleine bedrijven, deel moeten kunnen nemen aan en hun voordeel moeten kunnen doen met die terugsluis van de vrachtwagenheffing. Dat geldt niet alleen voor de wegtransportsector, maar dat geldt ook in de maritieme sector. Dat geldt overal wat mij betreft.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hiermee had ik het onderwerp van de green deal wel behandeld. Dan kom ik bij het onderwerp van het varend ontgassen. Dat ligt de Kamer ook na aan het hart. Daarvoor hebben we, zoals u weet, de taskforce onder leiding van de Noord-Hollandse gedeputeerde Tekin. Na het vorige overleg hebben we een bijeenkomst gehad met die taskforce, waar ik zelf bij ben geweest. Ik was ook erg blij met het eensgezind optrekken in die taskforce, niet alleen van de collega-overheden maar juist ook van de mensen uit de sector, van de binnenvaartschippers en de verladers. Ik vond het heel positief en een mooie ervaring om daar samen in op te trekken.

Ik weet niet of ik de vragen op volgorde heb liggen, daarom ga ik ze een beetje willekeurig langs. De heer Laçin heeft gevraagd: kan het verbod op het varend ontgassen niet eerder worden ingevoerd? Moeten we nou wel wachten op Duitsland? Kunnen we niet gewoon vooruitlopen? U had het zelf ook al benoemd: eind dit jaar wordt het verdrag geratificeerd. Op grond van het verdrag treedt het verbod dan zes maanden later in werking. Dat staat in het verdrag. Dat betekent dus medio 2020. Zodra Duitsland ook heeft geratificeerd kan het Scheepsafvalstoffenbesluit in werking treden, en dat is per direct. Helaas zijn dat de regels van het verdrag.

Zijn de vragen opgelost over de toepasbaarheid van de Wet milieubeheer voor experimenten met ontgassen naar aanleiding van die laatste taskforcemeeting? Dat vond ik een heel belangrijke vraag van de heer Stoffer. We zijn in kaart aan het brengen wat het daadwerkelijke knelpunt is voor de provincies bij de toepassing van de Wet milieubeheer. De heer Stoffer sloeg de spijker precies op z'n kop: mag je dat afval, dat volgens de huidige wetgeving nog afval is, weer gebruiken als grondstof? Dat probleem zit meer aan de kant van de milieuwetgeving, want iedereen wil het graag, maar provincies worstelen daarmee. Er is een verkennend overleg tussen IenW, de vergunningverleners van de provincies en de gemeenten. Daar wordt ook bekeken wat er nodig is om de moeilijkheden en problemen op te lossen, die provincies – want zij zijn het bevoegd gezag in de meeste gevallen en moeten die vergunningen verlenen – met het verlenen van vergunningen hebben. Mijn inzet is er echt op gericht om een vlotte invoering van het ontgassingsverbod mogelijk te maken. Dat kan natuurlijk alleen maar als je de beschikbaarheid van die ontgassingsinstallaties kunt garanderen. Met collega Van Veldhoven, die over die kant van het beleid gaat, ben ik in gesprek om te kijken of wij vanaf die kant de provincies nog kunnen helpen en meer duidelijkheid kunnen geven, want daar zit een beetje de hiccup in het proces. Mevrouw Van Kooten heeft gevraagd hoe het kan dat de Minister het verbod niet gaat handhaven. Ik heb ook niet gezegd dat ik het verbod niet zou handhaven. In het algemeen overleg van december is al een handhavingsactie toegezegd. Dat hebben we in die taskforce nog eens apart besproken. Op basis van het ADN-verdrag gaan we met de ILT en alle partners, ook weer met drones en e-noses enzovoorts, serieus aan de slag hiermee. Die actie zal in de tweede helft van dit jaar daadwerkelijk gaan plaatsvinden. Dat begint dus ook al best snel. In het kader van die handhavingsactie vroeg u nog: waar zit nou precies die grens tussen wel of niet dichtbevolkt? Dat is in de praktijk niet op kaartjes ingetekend. Die handhavingsactie wordt er nou juist voor gebruikt om dat beter in kaart te brengen. Want uiteraard kunnen we niet heel Nederland in een keer dichtbevolkt verklaren. Daar moet goed naar gekeken worden.

De voorzitter:

De heer Stoffer van de SGP heeft een vraag daarover.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik probeer toch even dat handhaven helder te krijgen. Er is toch nog geen sprake van een verbod? U bent toch nog aan het toewerken naar een verbod?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, we zetten die actie juist op ter voorbereiding, zodat we als het kan de systemen al getest hebben en al weten hoe we het moeten doen. Het is dus echt bedoeld om te weten hoe het bijvoorbeeld met die e-noses werkt, en hoe we het goed kunnen toepassen als het verbod van kracht wordt.

De heer Von Martels vraagt of er voldoende ontgassingsinstallaties zijn. Die zijn er dus nog niet; dat is dus wel het probleem. Mijn inschatting is dat er wel voldoende initiatieven zijn, want ik word van alle kanten door mensen benaderd die daar domweg ook brood in zien. De initiatieven zijn er dus wel, en het praktische punt in dat vergunningsverleningstraject is nu een beetje: is het nou een afval- en restproduct of mag je het weer als nieuwe grondstof gebruiken?

De heer Von Martels vroeg ook wat de stand van zaken in het onderzoek naar extra kegelligplaatsen is. Dat onderzoek zal na bespreking in de taskforce in juni openbaar gemaakt worden. Dat komt dus binnenkort al. Ik kan wel een tip van de sluier oplichten – dat zal u niet verbazen – door te melden dat er in ieder geval extra ligplaatsen nodig zijn. Maar door allerlei onzekerheden is het nog niet precies te voorspellen hoeveel extra kegelligplaatsen er nodig zijn, en waar en wanneer ze nodig zijn. Ook bij sluizen zijn er extra wachtplaatsen voor kegelschepen nodig; dat weet u ook al. Nieuwe ligplaatsen bij sluizen zijn vaak moeilijk te maken. Het gebruik van bestaande ligplaatsen voor kegelschepen zal waarschijnlijk dus mogelijk gemaakt moeten worden via aanpassing van de bestaande voorschriften in het binnenvaartpolitiereglement. Er wordt dus aan alle kanten naar gekeken en aan gewerkt, maar er zijn ook nog wat hobbels te nemen. Het onderzoek krijgt u uiteraard ook ter beschikking als we dat afgerond hebben.

Mevrouw Kröger vraagt wat de Minister kan doen om het varende ontgassen versneld in te voeren. Ik zet mij voortdurend in om de vaart erin te houden. Dat betekent dat er ook bij de Duitse collega's, omdat zij nu end-of-pipe lijken te zijn, op moet worden aangedrongen dat zij gaan halen wat ze als tijdslimiet voor zich zien. Dat kan ik natuurlijk niet afdwingen, maar ik zit er wel bovenop om dat ook bij hen onder de aandacht te brengen.

Daarmee meen ik de vragen over het varende ontgassen beantwoord te hebben en kom ik bij het onderwerp van de CCR.

De **voorzitter**:

Misschien is het dan wel goed om... Daar kunnen dan niet direct vragen over worden gesteld. We kunnen nog twee minuten door, maar uiterlijk 13.55 uur schorsen we.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zal ik dan misschien even Sea-Watch doen? Dat kan, denk ik, sneller. O jee, ik geloof dat ik een heel gewaagde uitspraak heb gedaan door te zeggen dat dat sneller kan! Dat zeg ik temeer omdat het vooral een debat tussen de Kamerfracties onderling is, en omdat het voor een deel gelegen is op het terrein van het migratiebeleid. U weet dat ik daar niet over ga en daar dus ook niets over zal zeggen. Ik wil gewoon nog even in herinnering roepen wat de uitspraak van de rechter inhoudt. Een samenvatting daarvan: de rechter heeft geoordeeld dat de regeling rechtmatig is en ook dat ik als Minister bevoegd ben om dit soort veiligheidseisen te stellen. De rechter oordeelde alleen ook dat de eisen voor de Sea-Watch onvoldoende duidelijk zijn. Daarom zijn we nu verder met elkaar in gesprek. Er

gingen verschillende beelden over tafel van die gesprekken: verlopen ze al dan niet goed? Naar mijn idee is er gewoon normaal en constructief overleg, waar concrete voorstellen worden besproken en waar een toelichting kan worden gegeven op berekeningen en wat dies meer zij. Ik heb het u vorige keer in het debat verteld: het gaat natuurlijk om de staat van het schip en specifieke technische eisen. Dan zal er toch een klassenbureau of iets dergelijks bij moeten worden betrokken om op dat schip zelf te kijken hoe het uitpakt. Die gesprekken met Sea-Watch lopen. Ik heb er vooralsnog vertrouwen in dat het gaat lukken om helderheid te krijgen over wat er na 15 augustus nodig is. Dat is mijn hoofdlijn: gewoon heel nuchter gesprekken voeren met Sea-Watch, waarbij we proberen de benodigde duidelijkheid te verschaffen.

De voorzitter:

Hartelijk dank. U hebt effectief gebruikgemaakt van de tijd. Ik ga deze vergadering nu schorsen. U krijgt straks de gelegenheid om al uw vragen die u nog heeft, te stellen.

De vergadering wordt van 13.54 uur tot 14.15 uur geschorst.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik was nog even uit de doeken aan het doen dat wij overleg hebben met Sea-Watch. Iets specifieker: inmiddels hebben er twee gesprekken plaatsgevonden. In het eerste gesprek is het proces aan de orde gekomen om tot duidelijkheid te komen over de toe te passen eisen. In het tweede gesprek is inhoudelijk ingegaan op de technische en bemanningseisen die aan het schip worden gesteld. Er is ook een aantal vervolgfafspraken gemaakt. Verder kan ik er nog over melden dat de ILT betrokken is bij deze gesprekken.

Verder vroeg de heer Laçin wat ik als Minister heb gedaan om de Sea-Watch weer te laten varen, nu Italië het schip vasthoudt. Sea-Watch heeft geen verzoek gedaan aan ons om te assisteren. De mogelijkheden voor een vlaggenstaat zijn overigens ook beperkt, want het gaat hier om een strafrechtelijk onderzoek dat door de Italianen is ingesteld. Als Sea-Watch daartoe zou verzoeken, kan er wel consulaire hulp worden geboden aan de eventuele Nederlanders aan boord. Dat zou mijn collega van Buitenlandse Zaken dan oppakken.

Er is ook gevraagd naar het vervolgproces voor de overige ngo-schepen. Over het nieuwe normenkader voor de overige schepen ben ik nog in overleg met organisaties die direct geraakt worden door de beleidswijziging. Dan gaat het bijvoorbeeld om Greenpeace en Sea Shepherd. Als wij het overleg met hen hebben afgerond, zullen we het kader zoals wij dat voor ons zien, in internetconsultatie doen om op die manier alle mogelijke belanghebbenden de gelegenheid te geven om te reageren op de regeling.

Voorzitter, dat was wat ik nog over Sea-Watch had te melden.

De voorzitter:

Dank u. Dan is het woord aan de heer Laçin, die een vraag had.

De heer Laçin (SP):

De Minister noemt haar mogelijkheden tot hulp aan Sea-Watch beperkt vanwege de status van vlaggenstaat. Ik wil graag weten wat «beperkt» is: wat is er wel mogelijk, behalve het strafrechtelijke onderzoek en consulaire bijstand voor de Nederlandse opvarenden? Wat kan Nederland als vlaggenstaat wel doen om de Sea-Watch weer te laten varen? Italië doet nu iets, terwijl onze rechter het had goedgekeurd. Ze konden varen, maar ze worden nu aan de ketting gelegd. Dat vind ik raar. Wat kan de Minister wel doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan alleen maar dingen doen die op mijn terrein liggen. Nogmaals, de collega's van Buitenlandse Zaken kunnen hulp en bijstand bieden op dat onderdeel, maar in strafrechtelijke vervolging kan ik niet treden. Het is aan Italië om daar verder mee te gaan. Als Sea-Watch een andere hulpvraag aan ons zou stellen, bijvoorbeeld – dan gaat het erom dat ze varen – het verzoek om een veilige haven te vinden, dan is de kustwacht beschikbaar. Voor alles wat volgens de maritieme wet- en regelgeving aan ons gevraagd kan worden, zijn wij uiteraard beschikbaar.

De heer Laçin (SP):

Dat is dan helder. Ik heb nog een andere vraag over de Sea-Watch, en wel over de nieuwe veiligheidseisen. Ook in het debat is het een paar keer langsgesproken: 15 augustus. Dat is de datum waarop de nieuwe eisen bekend moeten zijn. Mijn vraag is of op 15 augustus de nieuwe eisen alleen bekend of ook al ingevoerd moeten zijn. Als dat tweede het geval is, is de tijd best krap. Hoe ziet de Minister dat voor zich met alle vervolgspraken die zijn gemaakt? Gaat het lukken? Wat moet er op 15 augustus precies geregeld zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarover kan ik op dit moment nog geen uitspraken doen, omdat de gesprekken nog lopen en ik natuurlijk niet weet of daar alleen kleine dingetjes uitkomen of ook grote, ingewikkelde ingrepen.

De voorzitter:

De derde en laatste vraag.

De heer Laçin (SP):

Heel kort. Dan kan ik hieruit concluderen dat de nieuwe eisen nog niet bekend zijn en dat de Minister daarom geen uitspraak kan doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan komen we weer terug op het oude verhaal dat de eisen wel bekend zijn maar de wijze waarop ze in de praktijk uitwerken voor dit schip nog niet. In het genoemde tweede gesprek is ingegaan op de technische eisen. De ILT is erbij betrokken. Hoe snel dat gaat, hangt af van de partijen over en weer. De vraag is hoe snel een expert naar het schip zelf kan kijken om de eisen een-op-een toe te passen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is volgens mij de essentie van de uitspraak van de rechter. Dus: hoe zijn de algemene eisen van toepassing op dit schip? Wat betekent het voor dit schip en de bemanning? Dat is eigenlijk de vraag. Wat mij in het antwoord van de Minister onduidelijk is, is: is het nou de bedoeling dat dit op 15 augustus duidelijk is, of moet het dan ook daadwerkelijk geïmplementeerd zijn? Dat lijkt mij allemaal behoorlijk krap. Is de Minister bereid om de Sea-Watch langer de mogelijkheid te geven om de eisen helder te krijgen en vervolgens te implementeren, zodat men het werk gewoon kan voortzetten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een stuk uitwerking waarvan ik niet kan inschatten hoe het eruitziet. De ILT is erbij betrokken. In de vorige situatie konden ze in principe niet uitvaren, maar je kunt een schip niet eindeloos in een haven laten liggen als ze in die haven niet in staat zijn om aanpassingen te doen. De ILT kan bijvoorbeeld een ontheffing geven als dat noodzakelijk is, zodat men naar een werf kan varen om daar aanpassingen te laten doen. Dat zijn dingen waarop ik nu niet vooruit kan lopen, omdat ik helemaal niet weet of die

situatie zich ook zal voordoen. Ik weet ook niet welke ingrepen mogelijk gevraagd worden.

De voorzitter:

De Minister gaat door naar haar volgende blok.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik kom op het blok over de technische eisen die aan andere schepen worden gesteld, te weten binnenvaartschepen in het algemeen. De Kamer heeft de afgelopen jaren hierover inderdaad – het kwam in het debat al naar voren – meerdere moties aangenomen om de gevolgen van de inwerkingtreding van de eisen voor de sector te verzachten. De meest recente motie was die van de heer Van Aalst en de heer Laçin. Sinds die tijd ben ik hard aan de slag geweest om de motie uit te voeren, vooral ook omdat ik de strekking ervan zeer onderschrijf. Ik vind het ook heel belangrijk dat er een level playing field is in de uitvoering van de technische eisen. Het mag niet zo zijn dat onze ondernemers slechter worden behandeld dan die in Duitsland. Wij verschillen ook niet van inzicht over de regelgeving. De regelgeving zelf is in alle lidstaten gelijk; dat zijn we ook met elkaar eens. Daarom was het belangrijk om te onderzoeken of er in de uitvoering, in de toepassing van de eisen verschillen tussen de lidstaten zijn. Uiteraard wil ik niet dat Nederlandse schepen op achterstand worden gezet. We hebben vanuit de sector één concreet voorbeeld ontvangen van verschil in certificering, maar dat voorbeeld toonde geen structureel verschil aan. Zolang ik niet meer dan één voorbeeld heb, kan ik niet zo ontzettend veel. De ILT heeft op ons verzoek de afgelopen tijd meerdere schepen uit verschillende lidstaten onderzocht. De thema-actie van de ILT, speciaal ingesteld op ons verzoek, heeft ook geen structureel verschil in keuring aan het licht kunnen brengen.

Dus hoe graag ik het ook zou willen, ik heb op dit moment niets in handen, geen mogelijkheden om voor een scheepscategorie als geheel een uitzondering te maken. Dat is bepaald geen onwil. Ik heb gewoon onvoldoende in handen om verder aan de slag te kunnen met de motie van de heer Van Aalst en de heer Laçin. Komt er toch – die helpende hand wil ik wel uitsteken – een signaal van een individueel bedrijf dat het onredelijke en onmogelijke situaties oplevert, dan kan een individuele schipper, zoals ik u de vorige keer ook heb verteld, een beroep doen op een hardheidsclausule. Nou is daar nog nooit gebruik van gemaakt, want het is ingewikkeld. Ik zou de handreiking willen doen dat wij bereid zijn om daarbij te helpen. Daar kunnen we dan een casus van maken om te kijken of het disproportioneel is en zo niet werkt. Die helpende hand wil ik graag uitsteken. Nogmaals, ik ben het zeer met u eens dat het kleinschalig vervoer over de binnenwateren, in de haarvaten van ons stelsel, ontzettend belangrijk is.

Helaas herken ik dat de uitstroom van kleinere schepen al langer aan de gang is. Daar liggen natuurlijk ook een aantal structurele oorzaken onder. Ik begrijp heel goed dat het voor schepen die wat ouder zijn heel moeilijk is om je aan te passen en mee te gaan in de huidige trend van verduurzaming. Gelukkig zijn er ook wel nieuwe innovatieve concepten voor kleinschalig vervoer op de binnenwateren. Denk aan de Watertruck+ in België of de Zulu's. Er zijn allerlei initiatieven die daarin passen.

De heer Van Aalst vraagt naar mijn relatie met de ASV. De ASV moet van haar kant beoordelen hoe ik mij opstel. Ik ben altijd graag bereid om gesprekken aan te gaan, ook met de ASV. Ik heb niet voor niets het boek Een vrouw van staal mogen ontvangen. Ik heb dat met veel plezier gelezen. Ik sta dus altijd open voor een goed gesprek. Ik wil me daarvoor ook tot het uiterste inzetten.

De heer Van Aalst vraagt verder wat ik nog meer kan doen om de gevolgen van de internationale regels te verzachten. Kan er niet iets

meer? Als er weer voorstellen worden gedaan voor nieuwe regelgeving, zal ik erop aandringen dat er eerst een impactanalyse gedaan moet worden van wat dat betekent voordat de eisen van kracht mogen zijn, zodat we al van tevoren weten welke gevolgen nieuwe regels hebben voor welke categorie schepen. Als dat disproportioneel uitpakt, zal ik me daarop richten. Ten aanzien van de bestaande technische eisen hebben we op internationaal vlak bereikt wat er te bereiken is. Voor een aantal knellende bepalingen is er een oplossing bereikt. Daar is de afgelopen jaren hard aan gewerkt. Over een verdere versoepeling van de bestaande technische eisen heb ik helaas moeten constateren dat er geen draagvlak is bij de andere lidstaten.

Bent u bereid een moratorium in te voeren, gelet op de noodsituatie van omgekeerde modal shifts, vraagt de heer Von Martels. Dat kan ook weer alleen in internationaal verband. Ik gaf u daarover net al aan dat er op dit moment internationaal geen draagvlak voor is. Hoe proberen we de omgekeerde modal shifts aan te pakken? Daar kom ik nog op terug in het kader van de goederenvervoeragenda.

De heer Stoffer heeft verder gevraagd naar de evaluatie. Er is in het kader van de CCR niet echt een vijfjaarlijkse evaluatie afgesproken van de effecten van de technische eisen. Het onderzoeksrapport uit 2002 bevatte een aanbeveling aan de CCR en een algemene verkenning van de toekomst voor de binnenvaart. De CCR heeft naar aanleiding van dat rapport besloten om vanaf 2005 opnieuw in het licht van alle voor de CCR relevante aandachtsgebieden een overleg te starten. In dat kader zijn sindsdien, zoals u bekend, allerlei activiteiten ontplooid, overigens niet alleen op het gebied van technische eisen maar ook op het gebied van infrastructuur en bemanning. Er is dus nooit een vijfjaarlijkse evaluatie vastgelegd.

Hoeveel schepen zijn er nou gecontroleerd, vragen de heren Laçin en Van Aalst. Ze wijzen op de verschillen met Duitsland. Dat heb ik in mijn brief aangegeven. Het gaat in totaal om 29 schepen, waarvan 15 uit Duitsland, 8 uit Nederland, 3 uit België, 2 uit Frankrijk en 1 uit Tsjechië.

De heer Stoffer vraagt of ik bereid ben om de eisen die verband houden met arbeidsomstandigheden op schepen zonder personeel buiten beschouwing te laten. Het aantal eisen dat alleen betrekking heeft op arbeidsomstandigheden is beperkt. In de technische regelgeving is slechts één bepaling opgenomen waarin wordt gerefereerd aan werknemers. Deze bepaling heeft betrekking op bescherming tegen geluidhinder en trillingen en bevat geen concrete normen voor geluidsemisies. Verder zijn er wel bepalingen voor de veiligheid op de werkplek, maar die zijn bedoeld om te zorgen dat alle personen daar veilig kunnen werken. In heel Europa worden deze bepalingen toegepast op schepen zonder personeel. In Duitsland, kan ik nog toevoegen, worden schepen met personeel juist aan strengere eisen onderworpen, en dat is in ons voordeel.

Voorzitter, hiermee heb ik volgens mij alle vragen in dit blokje beantwoord.

De voorzitter:

Dan ga ik naar de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Laat ik om te beginnen zeggen dat ik blij ben met de toezegging van de Minister dat ze er bij nieuwe regels bovenop wil zitten. Maar dat is gewoon mosterd na de maaltijd. Dat had de Minister moeten doen bij deze regels, dan hadden we nu geen discussie gehad over de eisen die gesteld worden. Er ontstaat nu een beeld dat er maar één voorbeeld is waarin de keuring anders zou zijn gegaan, maar er is gewoon geen level playing field. Ik wil de Minister nogmaals vragen om ondanks de eisen die gesteld worden, met ons te onderzoeken of er toch geen ontheffing

mogelijk is voor kleine binnenvaartschepen, juist omdat er nu sprake is van een omgekeerde modal shift. Ik vind dat de Minister echt de Nederlandse belangen voorop moet stellen en niet de internationale regels, vooral regels en eisen die hun doel voorbijschieten. Geluidseisen voor ondernemers zonder personeel? Wat wil je daarmee bereiken? Ik weet dat dit mij een interruptie kost, maar goed.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp het pleidooi van de heer Van Aalst helemaal. Wat die hardheidsclausule betreft wil ik mijn best doen. Natuurlijk wil ik het voor de toekomst voorkomen en natuurlijk heeft de heer Van Aalst gelijk dat als dit in het verre verleden op voorhand bekend was geweest, er misschien nog harder aan getrokken was. Maar er is hard aan getrokken en er zijn eisen van tafel gegaan. Ik blijf altijd bereid om als er toch nog voorbeelden naar boven komen van dingen die hard te maken zijn, daar weer naar te kijken. Ik gooi dus zeker geen deuren dicht, maar ik heb op dit moment gewoon onvoldoende in handen om er iets mee te kunnen doen. Ik kan wel binnen Nederland een uitzondering maken, maar dan mag je weer niet internationaal varen. Dat is dus ook de oplossing niet. Je moet toch in Europees verband met elkaar blijven optrekken. Ik hoop wel dat we in de green deal tot een soort maatwerk kunnen komen waar de kleinere schepen mee uit de voeten kunnen. Maar goed, daar kom ik nog op terug.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga toch proberen de Minister in de goede baan te krijgen. Het probleem zit 'm volgens mij in de handhaving. Ik hoor de Minister zeggen: we kunnen in Nederland niet ontheffen omdat je daar anders in het buitenland weer last van hebt. Het probleem is volgens mij als volgt. We hebben internationaal dezelfde regels vastgesteld, maar in de handhaving gaat men er anders mee om. In Duitsland gaat men veel soepeler om met het handhaven van de eisen dan in Nederland. Punt twee. Er zijn eisen gesteld aan bijvoorbeeld nieuwe schepen, ook geluidseisen. Die schepen konden daaraan niet voldoen en toen konden de eisen ineens wel aangepast worden. Waarom kunnen we onze binnenvaartschippers die al jarenlang dit werk doen met deze schepen dan niet tegemoetkomen? Dus nogmaals: ziet de Minister nog mogelijkheden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Alle muizengaatjes die er mogelijk zijn of die iemand ziet, ben ik bereid te onderzoeken. Maar op dit moment zie ik ze niet. U zegt dat het 'm in de uitvoering zit, in hoe er gecontroleerd wordt. Wil ik daar de Duitse collega op aan kunnen spreken, dan zal ik bewijs moeten hebben. Dat is het probleem. Als ik dat kan, sta ik sterker. Dan kan ik hem er ook op aanspreken. Maar dat lukt me op dit moment niet. Het is absoluut geen onwil. Ik sta open voor alle mogelijkheden, want ik draag deze schippers een warm hart toe. Ik zou het graag anders zien, maar dat kan nu gewoon niet.

De voorzitter:

De Minister is nu toegekomen aan het blok overig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. We blijven een beetje in de sfeer: het boetebeleid en het aantal toezichthouders. In nauw overleg met alle partijen is er onderzoek gedaan. De heer Dijkstra vraagt wat ik ga doen aan het aantal toezichthouders. Wie houden er allemaal toezicht en waarom is bij het onderzoek niet een vergelijking gemaakt tussen de weg en de zeevaart? De boetes voor de

rusttijden voor het wegvervoer zijn meegenomen in de vergelijking. De zeevaart kent een heel ander systeem. Als er ernstige tekortkomingen geconstateerd worden, worden er geen boetes uitgedeeld maar wordt het schip aangehouden. Dat is eigenlijk het belangrijkste verschil. Bij overtredingen van technische voorschriften wordt er inderdaad, zeg ik tegen de heer Stoffer en ook mevrouw Van Kooten, gekeken naar de risico's. Als er geen direct risico is, wordt vaak eerst de mogelijkheid gegeven tot herstel. Bij overtredingen met risico's wordt de mate van risico meegewogen bij het bepalen van de hoogte van de boete. Bij recidive is er nu al de mogelijkheid om de boete met 50% te verhogen. Als mensen vaker in de fout gaan, kan er dus een hogere boete worden opgelegd.

Waarom hanteren we nog de Vaartijdenwet uit 1963? Dat is overigens een heel mooi jaar. De Vaartijdenwet uit dat jaar geldt niet meer. Die is opgegaan in de Binnenvaartwet. In CCR- en EU-verband worden nu de bemanningsregels bekeken, ook met het oog op modernisering. We verwachten over drie jaar aan nieuwe regels te kunnen gaan schrijven. Ik verbaas me er eerlijk gezegd ook over dat het zo lang moet duren, maar kennelijk is het gebruikelijk dat het zo lang duurt voordat er echt vooruitgang te maken zijn. De vaar- en rusttijden zullen daar onderdeel van uitmaken.

Over onderhoud hebben we gezegd dat dat volgende week komt. Heeft Rijkswaterstaat de kennis en kunde wel in huis om de binnenvaart te kunnen bedienen? Rijkswaterstaat heeft heel veel kennis en kunde in huis, ook om de binnenvaart te kunnen bedienen. Men werkt ook heel goed samen. We hebben dat afgelopen zomer ook gezien bij de droogteproblematiek. Men heeft bijvoorbeeld extra hand- en spandiensten verleend om wat meer inzicht te geven in de vaardiepte. Verkeersleiders moeten ook periodiek meevaren op een schip, zodat ze daar voeling mee krijgen. Medewerkers volgen ook de meest uitgebreide opleiding die er is en ze worden periodiek bijgeschoold. Voor de veiligheid van allen werken de bedienaars volgens uniforme werkprocedures.

De heer Dijkstra vraagt: is de Minister het met mij eens dat de bedientijden van bruggen en sluizen beter op elkaar moeten worden afgesteld om schepen een zo ongehinderd mogelijke doorvaart te geven? Het is inderdaad heel belangrijk dat de binnenvaart goed kan functioneren. Ik wil vooral bijdragen aan de betrouwbaarheid van de reistijden. Je zult altijd kruisingen houden tussen de natte en de droge infrastructuur. Je moet er gewoon op kunnen rekenen dat je weet wanneer je waar kunt doorvaren en wanneer je waar moet wachten. Dat is precies de reden waarom ik besloten heb om het programma Beter Bediend te starten. Daarmee wil ik verbeteringen aanbrengen. U hebt daar 26 maart jongstleden een brief over ontvangen. Concreet betekent dat voor de schipper minder wachttijden in verband met storingen – we gaan namelijk werken met betere camera's – ruimere bedientijden op een aantal plekken en het wordt makkelijker om extra bediening aan te vragen. Met de sluisplanning kunnen schippers beter plannen. Het is natuurlijk nog niet allemaal geëffectueerd, maar er wordt hard aan gewerkt.

De heer Dijkstra vraagt om een verdubbeling van de 5 miljoen die ik beschikbaar heb gesteld om het programma een stap verder te brengen. Meer geld is natuurlijk altijd fijn, maar ik moet keuzes maken, zoals vandaag al voorbijkwam. Het huidige pakket van maatregelen in Beter Bediend is gebaseerd op de door de sector ervaren meest in het oog springende knelpunten. Die knelpunten kan ik met deze 5 miljoen oplossen. Zijn dan alle knelpunten opgelost? Nee. Als je meer geld had, kon je meer doen. Ja, maar datzelfde geldt ook voor het onderwerp waarover we het net hadden, bijvoorbeeld ten aanzien van de green deal. Hoe is de inzet voor het berging van containers vormgegeven? We hebben hierover natuurlijk al uitgebreid gesproken in het debat over de MSC Zoe. Eerst is de bodem in kaart gebracht met surveyschepen. Vervolgens zijn

de containers voor zover dat mogelijk was – in veel gevallen waren het brokstukken – geïdentificeerd en daarna geborgen. Tot en met 5 mei zijn er 288 delen van containers geborgen. De bergers hebben nog enkele weken nodig om de geïdentificeerde containers te bergen.

Mevrouw Kröger vroeg of piepschuim aangemerkt kan worden als gevaarlijke stof onder REACH. Dan moet ik toch verwijzen naar de Staatssecretaris, die over REACH gaat. Ik denk dat mevrouw Kröger er meer van weet dan ik. In internationaal verband zijn hiervoor criteria op basis van het UN Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals. Op grond van die indelingscriteria is piepschuim geen gevaarlijke stof. De Europese REACH-verordening biedt in dit verband maar beperkt mogelijkheden, omdat het onder REACH niet wordt aangemerkt als gevaarlijke stof. Internationale regelgeving biedt dus weinig aanknopingspunten om piepschuim als gevaarlijke stof aan te merken. Maar als u echt de diepte wilt ingaan, raad ik u aan om dat met de Staatssecretaris te doen, die natuurlijk alles weet van REACH en overige internationale wet- en regelgeving.

De heer Schonis heeft nog naar zwavel gevraagd. Voor zwavel zijn in IMO-verband al afspraken gemaakt om per 1 januari 2020 een nieuwe, strenge zwavelnorm in te voeren die wereldwijd geldt. Het wordt 0,5% en het was 3,5% wereldwijd en op de Noordzee sinds 2015 0,1%.

Over piepschuim heb ik al iets gezegd. Wat zijn de implicaties van een kleinere capaciteit bij de ILT om aspecten te controleren die niet direct met sjourren te maken hebben? De thema-actie op het sjourren is in praktische zin inmiddels afgerond. Nu vindt de verwerking van de resultaten plaats. Ik heb gisteren tijdens het debat over de ILT al toegezegd om de Kamer te informeren over de precieze gevolgen. U krijgt daar nog een brief over. Mijn voorstel is om deze specifieke vraag in de brief mee te nemen. Ik denk dat dat het meest praktisch is.

Hoe staat het met het overleg tussen de KNRM en de bergers? Ik heb inderdaad met veel plezier mogen afreizen naar Terschelling om daar met een hele verzameling bergers over dit probleem te spreken, ook conform de motie van uw Kamer. U hebt me daar beslist ook een plezier mee gedaan. Eerder ben ik al bij de KNRM op bezoek geweest. Ik denk dat ik niet over de inhoud van deze gesprekken moet spreken zolang ze nog lopen, maar ik heb goede hoop om voor de zomer de gesprekken af te kunnen ronden. Natuurlijk ben je daar ook afhankelijk van degenen die aan tafel zitten, maar ik heb wel het gevoel dat alle partijen punten zien waarin we elkaar kunnen vinden. Dan zal het misschien niet een oplossing zijn die iedereen een 10 geeft, maar als het maar een voldoende is. Dan zouden we samen heel veel bereikt hebben. Ik kan dus nog niet zeggen dat ik de oplossing op een presenteerblaadje heb, maar ik zie wel aanknopingspunten om goede hoop te hebben dat partijen dichterbij elkaar kunnen komen.

De voorzitter:

Ik wil de Minister vragen om haar slotopmerking te maken, want om 15.00 uur begint er in deze zaal een andere vergadering. Ik heb al maximaal proberen te rekken, en de Minister ook, zie ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik moet natuurlijk toch proberen de vragen te beantwoorden.

De voorzitter:

Misschien kan de Minister een paar vragen nog per brief beantwoorden, vóór het vervolg op dit debat. Of zeggen de leden dat ze een VAO willen? We zouden volgende week nog een tweede termijn kunnen doen. We hebben met elkaar afgesproken dat we tot 15.00 uur zouden vergaderen. Het is heel vervelend, want we hadden het liefst op de overige vragen ook

nog gelegenheid tot interruptie gehad; dat begrijp ik van de leden. Maar dat is ons vandaag helaas niet gegund.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zal ik dan proberen om voor de tweede termijn deze vragen schriftelijk te beantwoorden? Anders begint u ook raar aan een tweede termijn als u nog geen antwoorden hebt gekregen op al uw vragen. Dan kunnen we gewoon een normale tweede termijn hebben met elkaar.

De voorzitter:

Dat lijkt mij een uitstekend voorstel, mevrouw de Minister. Dan dank ik hierbij alle leden voor hun inbreng en vragen. Ik dank de Minister voor de beantwoording en ik dank iedereen die hier vandaag op de publieke tribune was en die ongetwijfeld het vervolg zal meemaken, misschien live en anders via internet. Ik wens u allen nog een hele gezegende dag.

Sluiting 15.01 uur.