

Vergaderjaar 2018–2019

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 216

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 januari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 6 december 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 mei 2018 inzake onderzoeksrapport «Stuwaanvaring door benzeentanker bij Grave» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (Kamerstuk 29 668, nr. 45);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2018 inzake reactie op verzoek commissie over het artikel «Smerige praktijken van de scheepvaart» (Kamerstuk 31 409, nr. 192);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juli 2018 inzake diverse toezeggingen naar aanleiding van het algemeen overleg Maritiem van 17 mei 2018 en het dertigledendebat over «Frauduleus handelen van afvalinzamelbedrijven» van 31 mei 2018 (Kamerstukken 31 409 en 29 862, nr. 196);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 augustus 2018 inzake uitkomsten bemiddeling in het langlopende geschil tussen rederij Noordgat en de KNRM over het verlenen van niet-spoedeisende maritieme hulp door de KNRM (Kamerstuk 31 409, nr. 198);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 augustus 2018 inzake aanbesteding Rigid Hull Inflatable Boats (RHIB's) (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 76);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2018 inzake uitvoering van de motie van de leden Van Aalst en Laçin over toepassing van de CCR-regels (Kamerstuk 31 409, nr. 193);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 september 2018 inzake registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen (Kamerstuk 31 409, nr. 199);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 november 2018 inzake standpunten aanbevelingen OVV-rapport «Stuwaanvaring door Benzeentanker bij Grave» en**

reactie op rapport «Evaluatie crisisbeheersing Grave» (Kamerstuk 29 668, nr. 49);

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 oktober 2018 inzake Ontwerpregeling ter implementatie van het Verdrag van Hongkong inzake scheepsrecycling en ratificatie van het verdrag (Kamerstuk 34 839 (R2094), nr. 3);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2018 inzake ophoging projectbudget Zeetoegang IJmond (Kamerstuk 35 000 A, nr. 28);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 november 2018 inzake stand van zaken moties en toezeggingen en beleidsontwikkelingen maritieme zaken (Kamerstuk 31 409, nr. 201).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israël

Voorzitter: Von Martels
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Von Martels, Schonis en Teunissen,

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

Aanvang 14.33 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, we gaan beginnen met het AO Maritiem. Hartelijk welkom aan de mensen die op welke wijze dan ook getuige zijn van dit overleg. Ik hoorde net, een minuut geleden, dat ik vanmiddag voorzitter ben. Het is blijkbaar heel moeilijk om voorzitter te zijn. Het zou iets kunnen zeggen over de graad van dit onderzoek of dit overleg, of over het feit dat er misschien grote belangen op het spel staan, maar dat gaan we allemaal vernemen uit de inbreng van de deelnemers. Ik stel ze even aan u voor: de heer Schonis van D66, mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren, de heer Dijkstra van de VVD en de heer Laçin van de SP. De heer Van Aalst van de PVV komt later. Mijn naam is Maurits von Martels en ik ben lid van het CDA.

De bedoeling is dat alle sprekers vier minuten de mogelijkheid krijgen om hun inbreng naar voren te brengen. Er zijn twee interruptiemogelijkheden in tweeën voor de deelnemers hier aan tafel. Ik zou graag de heer Schonis als eerste het woord willen geven tijdens dit AO Maritiem.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Om bij het onderwerp te blijven; ik zal de afvaart starten.

In april van dit jaar werd eindelijk in Londen het akkoord getekend waarmee de internationale maritieme sector zichzelf een doelstelling oplegde om in 2050 een emissiereductie van 50% in CO₂ te hebben behaald ten opzichte van 1990. Gelukkig is onze Nederlandse maritieme sector een stuk ambitieuzer. We kijken dan ook uit naar hun inbreng straks voor een goede toekomst, waarbij het goederenvervoer hoofdzakelijk per schip en zo min mogelijk over de weg of door de lucht zal plaatsvinden. Sinds 2015 wordt er namelijk al gewerkt aan een green deal maritiem. Vanuit de sector krijgen we signalen dat er al geruime tijd concrete plannen liggen voor de green deal. Waarom duurt het dan toch zo lang voor die green deal gesloten kan worden? In het regeerakkoord staat dat het dit jaar nog zal gebeuren. We hebben geloof ik nog drie weken, dus ik ben zeer benieuwd naar het antwoord van de Minister op dit punt. De olieballen zijn immers al in zicht.

Een grote uitdaging in de maritieme sector is de verduurzaming. De sectoren lopen tegen het probleem aan dat je een schip nu eenmaal voor ongeveer 40 jaar koopt en gebruikt en dat als je tussentijds wil verduurzamen, je aanloopt tegen beperkingen van bijvoorbeeld een financier of een bank. Die zegt dat je dat wel tussentijds kan doen, maar dat je dan anders moet kijken naar afschrijftermijnen. Daar loopt de sector tegenaan. Dat belemmert hen in de mogelijkheden om te verduurzamen. Graag hoor ik van de Minister of zij bereid is om zowel voor de binnenvaart als voor de zeescheepvaart vergoedingenfondsen in te stellen, bijvoorbeeld via Invest-NL. Laten we de Nederlandse sector stimuleren om baanbrekend werk te verrichten en bijvoorbeeld als eerste een Teslaschip in Nederland te bouwen en te verkopen.

Dan kom ik op het stimuleren van het vervoer van vracht over het water. De Minister heeft het steeds over het verleiden van verladers om de overstap te maken naar het water. Is de Minister bereid om die verladers

dan ook echt te verleiden door een visie op te stellen over het goederenvervoer van de toekomst en daarin concrete doelstellingen te formuleren voor hoe dat dan moet gebeuren? Je kunt bijvoorbeeld denken aan een doelstelling om ten opzichte van dit jaar in 2025 50% meer goederenvervoer over het water te laten plaatsvinden.

Dan nog twee urgente zaken die op de agenda staan.

De **voorzitter**:

De heer Schonis, voordat u verdergaat met dit blokje, heeft de heer Laçin een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor de D66-fractie vooral praten over het belang van de binnenvaart en verduurzaming, maar wat vindt de D66-fractie van het feit dat op dit moment een koude sanering plaatsvindt op de binnenvaart door allerlei onzinnige CCR-regels, waarover de Minister ook met Duitsland in gesprek is gegaan? Zij zegt eigenlijk dat de regels hetzelfde zijn en dat zij niets kan doen, terwijl wij die binnenvaart keihard nodig hebben om het vrachtvervoer naar het water te tillen. Al die binnenvaartschepen die we nodig hebben, verdwijnen langzamerhand. Wat vindt D66 daarvan?

De heer **Schonis** (D66):

Volgens mij vindt er op dit moment gewoon een correctie plaats in de markt, in de zin dat er een hele tijd een overaanbod van binnenvaartcapaciteit is geweest. Die wordt nu langzaam maar zeker vervangen. Het signaal dat ik krijg, is juist dat de binnenvaartsector op dit moment ontzettend goed draait, dat er ontzettend veel vraag is, juist vanwege de schepen die wat minder diep gaan. Die kunnen namelijk ondanks de lage stand van de Rijn lekker door blijven varen. Dus volgens mij schetst u hier een beeld dat niet helemaal is zoals de sector het zelf ziet.

De **voorzitter**:

De heer Laçin voor een vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Het beeld dat ik schets, verzin ik niet zomaar. Dat zijn de signalen die ik krijg. Juist nu het goed gaat, juist nu de economie aantrekt, juist nu we de binnenvaart nog harder nodig hebben omdat er steeds meer vervoerd wordt, verdwijnt een deel van die binnenvaart. Vooral de kleine schepen verdwijnen nu. Ik hoor D66 alleen maar zeggen dat het zo goed gaat en dat er een correctie in de markt plaatsvindt. Het gaat om mensen die ondernemen, die wonen en werken op hun eigen schip, en die schepen verdwijnen. Ik zou dat toch wel iets zwaarder opvatten dan een correctie in de markt. Is D66 het daarmee eens?

De heer **Schonis** (D66):

Soms kun je in het leven heel eenvoudige antwoorden geven. Nee, dat zijn we dan duidelijk niet met elkaar eens, mijnheer Laçin.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Schonis** (D66):

Ik was inmiddels aanbeland bij twee actuele thema's. Het eerste is het verbod op het ontgassen van binnenschepen. Vorige week heb ik de Minister daar nog over horen zeggen dat provincies op dit moment niet in staat zouden zijn om een provinciaal verbod op ontgassen in te stellen. Ik heb toen al gezegd, en ik zal het hier herhalen, dat me dat erg verbaast. Ik heb dat in Zeeland via onze provinciale milieuverordening namelijk wel gedaan. Ook andere provincies hebben dat inmiddels gedaan. Ja, het is

niet de ideale weg. Wij wachten met z'n allen op een landelijk verbod met een goede landelijke uitvoeringsstrategie. Dat klopt. Op dit moment moeten namelijk provinciale milieudiensten, omgevingsdiensten, dat zelf controleren. Ik weet niet of u een omgevingsdienst te water kent, zo iets als de rijkspolitie te water. De omgevingsdienst te water bestaat namelijk niet. Dat is dus lastig in de uitvoering en de handhaving van een verbod. Maar het is niet zo dat het op dit moment niet uitvoerbaar is. Ik ben dus benieuwd naar de reactie van de Minister. Wanneer wordt dat landelijk verbod ingesteld en hoe gaat zij de sector helpen om die mobiele ontgassingsinstallaties zo snel mogelijk in het land uit te rollen, zodat de sector gewoon aan wal kan ontgassen? Want dat is waar de sector concreet tegenaan loopt.

Het laatste punt is de brief van de Minister van september waarin zij schepen van ideële organisaties aan zwaardere eisen onderwerpt dan op dit moment het geval is. Dat gebeurt nota bene per direct, dus er is geen overgangstermijn gesteld. Alle schepen van bijvoorbeeld Greenpeace, Artsen zonder Grenzen, Women on Waves moeten aan nieuwe eisen voldoen. Maar gek genoeg moeten door deze regeling bijvoorbeeld een scoutinggroep, de KNMR en tallships zoals de Eendracht ineens ook aan andere eisen voldoen, terwijl ons toch echt niet duidelijk is welk probleem daar op dit moment speelt. Twee vragen daarbij: kan de Minister toelichten wat de problematiek precies is en hoe zij met dit verbod denkt daarvoor een oplossing te geven? Met welke incidenten hebben we te maken waardoor de ideële organisaties ineens met deze nieuwe wet- en regelgeving worden geconfronteerd? Is de Minister bereid om – zij heeft het al met onmiddellijke ingang ingevoerd, maar goed – bijvoorbeeld eerst een internetconsultatie op te starten, zoals we dat wel meer doen met wetgeving, om te kijken welke inspraak er vanuit het veld op dit punt komt?

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, de heer Schonis. Dan is nu het woord aan mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Klimaatverandering leidt tot een planeet met koorts. We kunnen daar niet langer van weggijken in de veronderstelling dat we niet verantwoordelijk zijn voor wat we zien. De klimaatdoelstellingen van de internationale scheepvaart zijn niet in lijn met het klimaatakkoord van Parijs. Mijn eerste vraag aan de Minister is dus hoe zij zich gaat inzetten om de klimaatdoelen voor de scheepvaart alsnog in lijn te brengen met de klimaatdoelstellingen. Worden dit ook de doelstellingen in de green deal die er nog aankomt?

Voorzitter. Het ILT-rapport over het bijmengen van giftig afval in scheepsbrandstoffen, geschreven naar aanleiding van de documentaire Beerput Nederland, komt met schokkende conclusies. Onveilige giftige stoffen worden veelvuldig bijgemengd. Is de Minister bereid een limitatieve lijst op te stellen met stoffen die wel veilig bijgemengd kunnen worden? Toen de Partij voor de Dieren hier eerder om vroeg, zei het kabinet dit niet te willen omdat de vermengingsindustrie zich dan naar het buitenland zou verplaatsen. Dit is niet langer vol te houden, want ook dit rapport laat weer zien dat er vanwege de volksgezondheid en het milieu echt dringende maatregelen nodig zijn. Daarom vraag ik om een heroverweging.

Voorzitter. De Partij voor de Dieren wil dat er sneller dan 2020 een verbod komt op het varend ontgassen, de uitstoot van giftige stoffen in het milieu door de binnenvaartschepen. In de brief die we gisteren van de Minister kregen, geeft zij aan dat een eerder verbod niet mogelijk is omdat betrokken landen alleen samen een verbod kunnen invoeren. Ook zou een

verbod niet nageleefd kunnen worden omdat het nog ontbreekt aan ontgassingsinstallaties. Maar op basis van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen mogen schepen vanaf 1 januari 2019 geen toxische stoffen meer ontgassen in de buurt van sluizen, onder bruggen of in dichtbevolkte gebieden. Wanneer de term «dichtbevolkt gebied» op een adequate manier geïnterpreteerd wordt, kan er op 1 januari 2019 een verbod op varend ontgassen ingaan, zo is de mening van mijn fractie. Ondernemers die nu al staan te popelen om ontgassingsinstallaties te maken maar dat niet kunnen omdat de wetgeving nog niet rond is, kunnen dan letterlijk voortvarend aan de slag met de bouw van ontgassingsinstallaties. Ziet de Minister mogelijkheden om dit verbod in te laten gaan op 1 januari 2019? Graag een reactie.

Voorzitter. Dan de schepen met ideële doelstellingen. De collega van D66 refereerde daar al aan: de Minister wil met onmiddellijke ingang de registratie en certificering van zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen aanpassen. Dit vindt mijn fractie bizarre haast terwijl daar geen aanleiding voor is. Kan de Minister aangeven wat de aanleiding is voor deze wijziging? Ook ligt het nieuwe beleid nog helemaal niet vast; we weten bijvoorbeeld niet welke schepen onder een nieuwe categorie gaan vallen en wat voor soort nieuwe categorie dat zou moeten zijn. In haar brief schrijft de Minister dat ideële organisaties niet langer onder de categorie niet-commerciële activiteiten vallen. Aan welke veiligheidseisen voldaan moet worden, is onduidelijk. Is de Minister het met de Partij voor de Dieren eens dat dit leidt tot rechtsonzekerheid en dat het risico op willekeur bestaat? Ook is het totaal onduidelijk wat de reikwijdte van de nieuwe regels is. Daarom vraag ik de Minister pas op de plaats te maken en de beoogde regelgeving voor te hangen bij de Kamer. Daarnaast vraag ik haar of in voorbereiding op dit besluit een consultatie kan plaatsvinden met de betrokkenen. Op 6 november hebben maar liefst zes ideële organisaties via een brief vragen gesteld aan de Minister, maar zij hebben nog geen reactie mogen ontvangen. Ik vraag de Minister of zij voor het kerstreces schriftelijk kan reageren op de vragen van deze organisaties. Tot slot het zeezwaaien. Zeezwaaien klinkt gezellig, maar dat is het helemaal niet. Het schoonspoelen van tankers waarbij giftige resten in zee gedumpt worden, vormt een gevaar voor het milieu en de gezondheid. Mijn vraag aan de Minister is waarom Duitsland wel een nationaal verbod heeft en Nederland niet. Wat is volgens de Minister het bezwaar om de internationale verdragen hetzelfde te interpreteren als Duitsland doet en over te gaan op een verbod?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Teunissen. Dan komen we vanmiddag bij de heer Dijkstra als derde spreker.

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

Spannend, zo'n nieuwe zaal. Ik heb wat bladen, dus daar ga ik doorheen. Voorzitter. Nederland is de maritieme voorloper in Europa. Een groot deel van onze import en export verloopt via het water. 90% van alle goederen die wereldwijd worden vervoerd, gaan over water, of het nou de zee is of de binnenvaart. Met een van de grootste havens ter wereld mag Nederland echt trots zijn. Maar het is niet vanzelfsprekend; de Nederlandse binnenvaart staat onder druk. Door strenge regels dreigen kleine vrachtschepen te verdwijnen. De VVD vindt dat een verkeerde ontwikkeling, juist omdat we zo veel mogelijk goederen van de weg naar het water willen krijgen. Ik heb een viertal punten die ik wil benadrukken. Allereerst de lage waterstanden in de Waal, de Rijn en de IJssel. Dit betekent een verslechterde logistiek. Binnenvaartschippers kunnen gewoon minder meenemen. Ik heb 10% minder gehoord, maar ook grotere getallen. Tegelijk leidt het wel tot een omzetstijging van 18%, heb

ik gemerkt. Dat is op zich welkom voor de binnenvaart, maar ik zie ook dat benzinestations in het oosten van het land gesloten worden omdat er gewoon niet bevoorraad kan worden. Dat benadrukt denk ik wel het belang van die binnenvaart. Ik wil graag van de Minister weten in hoeverre er sturing is of kan zijn op de waterhoeveelheid per rivier. Kan dat überhaupt of moeten we inderdaad wachten tot het gaat regenen en het smeltwater vanuit de Alpen onze kant op komt? De binnenvaart heeft er last van en ik hoop dat we snel tot hogere waterstanden komen. Het tweede punt is het ontgassingsverbod. We hebben gisteravond nog een uitgebreide brief gekregen. We hebben ook begrepen dat de provincies weliswaar allerlei richtlijnen hebben, maar dat er niet goed op gehandhaafd kan worden en dat alleen het Rijk het kan afdwingen. Het loopt al een tijd, sinds 2011, 2012, als ik het goed heb. Wat de VVD betreft komt het voorstel zo snel mogelijk naar de Kamer. Het is een grote vorm van uitstoot die we eigenlijk niet meer moeten willen. We moeten dus zorgen dat er alternatieven zijn, zoals die ontgassingsinstallaties. Er zijn er nu vijf, heb ik begrepen. We willen dat gas niet meer lozen op de rivieren. Ook van dat uitzwaaien willen we af, want dat is uitstoot die niet nodig is. Ik hoop dat we snel tot zo'n verbod kunnen komen.

Dan ten slotte nog twee punten. Ik ben verheugd over de eisen die wij stellen aan de ngo's en de zeeschepen die nu onder het mom van pleziervaartuig in de Middellandse Zee opereren. Ze moeten gewoon voldoen aan de wetgeving. Het gaat hier om de veiligheid van mensen en dat betekent dat ze aangepast of teruggetrokken moeten worden. Ik hoop dat die overgangsregeling zo kort mogelijk is.

Ten slotte: cruiseschepen. Voorzitter, ik zie u gebaren. We kennen het hele dossier, dat niemand meer naar Nederland komt. Wetende dat die rechtszaak nog steeds loopt en er eigenlijk alleen maar verliezers zijn – de hele maritieme sector is de verliezer – wil ik graag dat de Minister een charmeoffensief begint om te zorgen dat we a het probleem met de cruiseschepen oplossen en b een oplossing hebben als we in april in Miami staan, zodat die cruiseschepen kunnen komen. Niet alleen omdat het hier zo mooi is, maar vooral omdat het 100 miljoen euro per jaar aan werkgelegenheid oplevert. Nu hebben we helemaal niks en dat is gewoon razend zonde.

De voorzitter:

De heer Dijkstra, dank u wel. U had nog een minuut spreektijd, maar er is een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben blij om te horen dat de heer Dijkstra het met de PVV eens is over hoe belangrijk het is dat onze binnenvaart floreert. Vandaag staan op de agenda de motie van mij en de heer Laçin en een brief van de Minister over de uitvoering daarvan. Dan zien we toch eigenlijk wel het ongelijke speelveld tussen Nederland en Duitsland. Wat vindt mijn collega van de VVD daarvan, als hij kijkt naar de brief van de Minister?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb gister heel veel brieven gekregen en vorige week ook. Ik denk dat u doelt op de motie van u en de heer Laçin over de regelgeving, de CCR-regeling. Die wilden wij ook ondertekenen, maar dat mocht toen niet, begreep ik. Maar we staan erachter, omdat we zien dat regelgeving de doodsteek kan zijn voor juist de kleine binnenvaartschippers. Ze worden geconfronteerd met allerlei kostenstijgingen en soms met maatregelen die zij moeten nemen wat betreft geluid en veiligheidseisen, waarvan je je kan afvragen of ze realistisch zijn of niet. Ik hoop dat dat een antwoord is op uw vraag.

De **voorzitter**:

Is het antwoord verhelderend of heeft u een vervolgvraag?

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

Nou, eigenlijk niet. Ik merk dat mijnheer Dijkstra heel veel brieven gehad heeft, want deze heeft hij volgens mij niet goed gelezen. Daarin staat namelijk heel duidelijk dat de Minister vindt dat de motie uitgevoerd is en dat er eigenlijk qua regelgeving geen verschil is. Daarover zijn we het dan wel eens: dat er geen verschil is in de regelgeving snap ik, want het is Europese regelgeving. Alleen wordt er in Duitsland totaal anders mee omgegaan dan in Nederland. Als u zo betrokken bent bij de binnenvaart – misschien heeft dat er wel mee te maken of u de motie wel of niet mag ondertekenen, maar dat doen we een andere keer – kunt u mij dan vertellen dat u ook afstand neemt van de uitleg van de Minister en ook vindt dat we onze binnenvaart moeten beschermen tegen die walgelijke EU-richtlijn?

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

Dat laatste is nou zo'n toevoeging die je niet moet doen. Het heeft soms ook wel een reden. Met de CRR-regels worden voornamelijk Nederlandse schippers geconfronteerd. Ik pleit voor een gelijk speelveld en de Minister ook, lees ik op pagina 3 van 7. Als we als uitgangspunt nemen dat we dezelfde regels op dezelfde wijze interpreteren, dan moet dat de bedoeling zijn. Laten we dan niet roomser zijn dan de paus, maar kijken welke regels echt wat toevoegen en welke niet. Van de laatste moet je afscheid nemen of ze gewoon niet handhaven. Het gaat erom dat wij het voortbestaan van de Nederlandse binnenvaart niet op het spel zetten. Ik denk dat we het daar met elkaar over eens zijn.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel, mijnheer Dijkstra. Er is een vraag van mevrouw Teunissen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Mijn vraag betreft de ideële organisaties die nu opeens onder andere regelgeving moeten vallen. Wat geeft de VVD het beeld dat er sprake is van onveiligheid?

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

Op het moment dat je als ngo naar de Middellandse Zee gaat om daar goed werk te doen, kan en mag dat heel ideëel zijn, maar moet je wel voldoen aan de voorschriften die daarvoor gelden. Dan kan het niet zo zijn dat je een groot schip hebt en daarmee mensen uit het water haalt en dergelijke, terwijl je in feite onder de regelgeving van een pleziervaarttuig valt. Dat kan niet de bedoeling zijn. Ik denk dat het goed is, ook vanwege een gelijk speelveld en gelijke regels, dat we daar zo snel mogelijk een einde aan maken, want het brengt uiteindelijk mensenlevens in gevaar. Dat moeten we met elkaar niet willen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

De enige reden waarom ze onder de pleziervaart vallen, is omdat het niet-commerciële organisaties zijn. Dat zou betekenen dat bijvoorbeeld de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij opeens veiliger maatregelen moet treffen. Vindt de VVD dat de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij momenteel onveilig is?

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

Nee, ik heb niet de indruk dat ze dat is. Maar als we regels in dit land hebben, moeten we ze op dezelfde wijze handhaven en moeten ze voor iedereen gelden. Dan kan het niet zo zijn dat je gebruikmaakt of misbruik maakt van een regeling die daar niet voor bedoeld is. Dat brengt mensen

in gevaar. Niet alleen de mensen die je wilt redden, maar ook de mensen die op de schepen zelf zitten. Ik denk dat het goed is dat we daar eenduidigheid in krijgen en ik steun de Minister daarin.

De voorzitter:

Mijnheer Dijkstra, de heer Laçin heeft een vraag voor u en daarna mevrouw Kröger. En mijnheer Schonis ook nog, dus er komen er nog een paar. Eerst de heer Laçin graag.

De heer Laçin (SP):

Ik ga even terug naar het punt van de binnenvaart en de CCR-eisen; de heer Van Aalst memoreerde al onze motie. Wat mij heel erg heeft verbaasd, is dat de Minister zegt dat zij naar Duitsland heeft gekeken en dat de regelgeving daar niet anders is. Dat klopt. Om nog een stap dieper te gaan: Duitsland kijkt heel erg of op een schip of een binnenvaartschip personeel is, ja of nee. In Nederland zijn er heel veel binnenvaartschippers die geen personeel hebben, die zelf hun onderneming runnen en zelf op hun schip wonen. Dat weten wij en de heer Dijkstra waarschijnlijk ook. Dan is het toch gek dat de Minister eigenlijk zegt dat we het gelijke speelveld in stand houden en dat er geen ongelijk speelveld is, terwijl juist die binnenvaartschipper zonder personeel, met een eigen onderneming, hier de dupe van wordt? Daar moeten wij het toch samen voor opnemen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, is het antwoord. Er is natuurlijk een verschil tussen schippers die personeel hebben of schippers die gewoon man en vrouw zijn en varen. Ik zie daar wel een verschil.

De heer Laçin (SP):

De vervolgvraag is of wij de VVD aan onze zijde vinden als wij de Minister nogmaals de opdracht geven om hier uitvoering aan te geven, zodat onze binnenvaartvloot behouden blijft.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil een gelijk speelveld. Ik denk dat u de vraag bij de Minister parkeert. Dat doe ik bij dezen ook. In de antwoorden lees ik niets over een familiebedrijf of wel of geen personeel, maar wel over een gelijk speelveld. Daar ben ik voor. Regels moeten eenduidig zijn, te handhaven zijn en moeten ook zin hebben. Als ze geen zin hebben, moet je ze afschaffen. Daar zijn we ook van.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger, ik had u nog niet geïntroduceerd als gast hier aan tafel. Mevrouw Kröger van GroenLinks. Aan u de gelegenheid om een vraag aan de heer Dijkstra te stellen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Even over de schepen van stichtingen of ideële organisaties en de regelgeving daaromtrent. De heer Dijkstra gebruikt woorden als «misbruik maken van» of «onder het mom van plezierjacht». Is de heer Dijkstra ervan op de hoogte dat dit een internationale categorie is waarbij je als je geen passagier- of vrachtschip hebt, automatisch onder plezierjacht valt? Dit zijn gewoon de internationale regels, de kaders, die we ook in Nederland hebben.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat kan zo zijn, maar als je op zee actief bent en je verantwoordelijkheid hebt – dat heeft de kapitein voor zijn bemanning en de bemanning zelf voor hetgeen ze doet – moet je een registratie en certificering hebben die past bij wat je doet. Als dat niet het geval is, kun je twee dingen doen: of

je haalt de schepen terug of je past ze aan en je gaat opnieuw. Je kunt in ieder geval niet je taken zo blijven uitoefenen. Dat brengt mensen in gevaar en dat moeten we niet met elkaar willen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, u heeft nog een vervolgvraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan blijft toch de vraag waar de heer Dijkstra zich op baseert dat er op dit moment sprake is van een onveilige situatie voor een heel scala aan schepen, van onderzoeksschepen tot en met de KVR en de Eenhoorn. Excuus, de Eendracht, maar de Eenhoorn vast ook. Het gaat om een scala aan schepen die nu allemaal vallen onder een categorie die gewoon past binnen de internationale regelgeving. De heer Dijkstra schetst een beeld dat het misbruik is, dat het gaat onder het mom van en dat het tot onveilige situaties leidt. Kan hij een voorbeeld noemen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Deze schepen varen onder Nederlandse vlag en moeten voldoen aan de eisen die er zijn. Ze varen in mijn optiek – ik weet het niet helemaal zeker, u kunt mij verbeteren – bewust onder de Nederlandse vlag, omdat ze dan gebruik kunnen maken van die uitzonderingspositie. U zult het met mij eens zijn dat ik een Boeing 747 niet kan vergelijken met een zweefvliegtuig. Daar zitten echt verschillen tussen. Het gaat erom dat het veilig is wat de mensen doen, dat dat gewaarborgd is en dat het voldoet aan de regels die we daarvoor stellen. Als schepen inderdaad acteren onder een noemer die niet past bij het werk dat zij doen, vind ik dat daar een einde aan moet komen of dat men ze moet aanpassen.

De voorzitter:

De heer Schonis voor een interruptie.

De heer Schonis (D66):

Nog even over dit punt. Mijnheer Dijkstra, u maakt de vergelijking dat een Boeing geen zweefvliegtuig is. Dat zal niemand in de zaal betwisten. Maar u bent het toch wel met D66 eens dat het optuigen van nieuwe regelgeving die van toepassing is op bootjes van de scouts tot schepen van ideële organisaties die bijvoorbeeld naar de Middellandse Zee gaan, op zijn zachtst gezegd is als schieten met een bazooka op een mug? Of zit dat dan totaal anders?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We moeten even wachten hoe de Minister erop reageert, maar dat je idealistisch bent is geen vrijbrief om je niet aan de regels te houden.

De voorzitter:

Leidt dit tot een vervolgvraag?

De heer Schonis (D66):

Ja, want ik ben wel heel benieuwd. Mijnheer Dijkstra zegt nu heel stellig dat ze zich niet aan de regels houden. Volgens mij is het zo dat de ideële organisaties zich keurig netjes ingeschreven hebben conform de Nederlandse regels. Die zijn blijkbaar niet heel erg uitvoerig. Daar kun je wat van vinden, maar ik heb nergens gelezen dat ze zich niet aan de regels houden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou, ik vind dat ze dat wel moeten doen. We scherpen dat nu aan, juist om de mensen die dat werk doen te beschermen. Ze varen onder Nederlandse vlag en moeten veilig hun werk kunnen doen – daar ben ik

helemaal voor – maar dan moeten ze wel voldoen aan bepaalde minimale veiligheidseisen. Dan kan het niet zo zijn dat je een schip hebt met twintig man personeel en 100 opvarenden die je uit het water hebt opgepikt en vervolgens onder de noemer «pleziervaartuig» vaart en maar zes reddingsvesten hebt. Dat soort dingen mag gewoon niet het geval zijn. Dat brengt mensen in gevaar en dat willen we niet op ons geweten hebben.

De voorzitter:

Mevrouw Teunissen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Ik vraag me toch af waarom de heer Dijkstra zegt dat ze moeten voldoen aan de eisen die er zijn, net alsof ze dat nu niet doen. Ook de Minister zegt nergens dat ze er nu niet aan voldoen, maar dat er een andere regelgeving moet komen met andere veiligheidsspecificaties. Is de heer Dijkstra het in ieder geval met mij eens dat eerst duidelijk moet zijn wat dan die nieuwe regelgeving moet worden, voordat we zeggen dat het nu allemaal anders moet en dat met onmiddellijke ingang de beleidsregels aangepast moeten worden? Dat getuigt toch niet van goed bestuur? Je moet toch eerst zorgen dat die regels duidelijk zijn? Anders krijg je rechtsonzekerheid.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Er zijn veel vragen op dit punt. Ik denk dat de Minister die zo meteen uitstekend gaat beantwoorden. Nogmaals, ik wijs erop dat de schepen onder Nederlandse vlag varen. Als je onder een andere vlag vaart, gelden er andere regels, die strenger zijn. Ik wil graag dat de veiligheid gewaarborgd is. Ik gaf het voorbeeld van zes zwemvesten voor een pleziervaartuig, terwijl er misschien wel veel meer opvarenden op een schip zijn. Dat moet je met elkaar niet willen. Dat brengt mensen in gevaar. Daar houd ik het bij.

De voorzitter:

Was u aan het einde van uw betoog gekomen? Of heeft u nog een onderwerp? U heeft nog één minuut spreektijd. Excuus, er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Doe die eerst maar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het toch heel lastig dat de heer Dijkstra blijft hangen in aan de ene kant het inzoomen op een heel specifieke categorie en aan de andere kant het in algemeenheden praten, alsof alle ideële organisaties onder het mom van of expres onder de Nederlandse vlag varen om maar makkelijke regels te hebben. Dan hebben we het dus ook over onderzoeksschepen en een heel scala aan verschillende organisaties. Is de heer Dijkstra van mening dat de KVNR bewust onder Nederlandse vlag vaart omdat men dan aan minder strenge regels hoeft te voldoen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nu pakt u alle KVNR-leden erbij. Dat zijn de reders. Ik heb gezegd dat ik trots ben op onze maritieme sector en dat het goed is dat heel veel schepen onder Nederlandse vlag varen. Sterker nog, ik wil dat dat wordt uitgebreid. Laten we wat dat betreft trots zijn op onze zeevarende natie, een beetje analoog aan wat voorgangers ooit hebben gezegd. Dan is het wel zo dat de veiligheid van mensen gewaarborgd moet zijn. Dat zult u met mij eens zijn. Als de reders aan alle eisen voldoen, moeten de ngo's die op de Middellandse Zee varen dat ook. Ik vind dat heel erg logisch.

De voorzitter:

Leidt dit tot een vervolgvraag, mevrouw Kröger? Dat niet. Ik heb de indruk dat de heer Dijkstra aan het eind van zijn betoog is gekomen. Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met het varend ontgassen. Daar maakt de SP zich grote zorgen over. De brief die de Minister gisteren naar de Kamer heeft gestuurd, neemt die zorg absoluut niet weg. Die bevestigt dat wij door allerlei Europese regels de regie kwijt zijn en dat de Minister het nalaat om nationaal in te grijpen en maatregelen te treffen. Terwijl dagelijks in ons land overal giftige stoffen de lucht ingepompt worden, loopt de Minister mee aan het handje van Brussel. Het kan toch niet zo zijn dat we dit laten gebeuren tot minimaal 2020? De provincies die zelf het varend ontgassen hebben verboden, staan met lege handen, want hun verbod is niks waard als er niet gehandhaafd kan worden. Ik wil van de Minister horen welke mogelijkheden zij ziet om het varend ontgassen sneller te verbieden en het plaatsen van ontgassingsinstallaties te versnellen. Mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren haalde al de Wet vervoer gevaarlijke stoffen per 1 januari 2019 aan. Ik hoor graag of de Minister ook andere mogelijkheden ziet naast die optie.

Onze gezondheid en ons milieu gaan voor Europese regels, vooral met het gegeven dat de Europese databank REACH, waarin chemische stoffen geregistreerd worden, zo lek is als een mandje. Daar kunnen we niet op vertrouwen.

Voorzitter. Dan de binnenvaart. De motie van de heer Van Aalst en mijzelf over de CCR-eisen en het beschermen van onze binnenvaartvloot tegen een koude sanering is ruim zes maanden geleden aangenomen. De Minister geeft aan dat de ILT een thema-actie is begonnen om in de praktijk te toetsen of er daadwerkelijk geen ongelijk speelveld is tussen verschillende lidstaten. Mijn vragen over deze actie zijn: wanneer is die begonnen, hoeveel schepen zijn er gecontroleerd en wanneer krijgen we de definitieve resultaten?

De Minister stelt ook dat er geen verschillen in wetgeving zijn tussen Duitsland en Nederland. Dat klopt. Maar Duitsland handhaaft anders dan de ILT hier doet, zoals net ook al aan de orde is gekomen. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen schepen met of zonder personeel. In Nederland gaat het vooral om schepen zonder personeel. Dan is het toch gek om deze eisen in stand te houden? Wat gaat de Minister doen om de binnenvaart te behouden en de binnenvaartschippers, die we keihard nodig hebben, te helpen om toch hun werk te kunnen blijven doen en hun toekomst te kunnen blijven opbouwen?

Voorzitter. Dan de green deal, die net al werd genoemd. Hoe staat het er op dit moment voor? Wij horen namelijk verontrustende geluiden: het loopt niet zo soepel, partijen worden niet gehoord en er is onduidelijkheid over welke projecten wel of niet meedoen. Ik hoor graag wat de Minister hierover te zeggen heeft.

Dan kort over het boetebeleid. Het is teleurstellend om te lezen dat er vastgehouden wordt aan gefixeerde boetes. Dat staat haaks op de formulering dat de ILT boetes uitdeelt bij overtredingen door economisch gewin. Daar ligt wat ons betreft een groot probleem, want de ILT deelt die boetes ook in andere gevallen uit en dat was niet de bedoeling. Is de Minister bereid om te kijken of boetes gematigd kunnen worden, zodat ze beter aansluiten bij de praktijk en de formulering van de ILT?

Tot slot nog twee kleine punten. Door de lage waterstanden is het peil in de Nederlandse rivieren zo laag, dat de binnenvaart en daarmee de continuïteit van de bevoorrading in het geding komen. Door klimaatverandering gaan we in de toekomst nog veel meer extreem weer meemaken. Heeft de Minister een overzicht van de knelpunten in het land waar waterstanden een probleem voor de binnenvaart zijn of kunnen gaan

worden? Zijn er plekken waar nu al gewerkt wordt aan oplossingen, zoals vaarwegversmalling?

Voor mijn laatste punt ga ik van de rivieren naar de zee, naar bergers die door broodroof in hun voortbestaan worden bedreigd. Ondanks vele pogingen, ook van de Minister, is er nog steeds geen oplossing voor het probleem tussen de bergers en de KNRM. Als de bergers over de kop gaan, kan Nederland niet meer voldoen aan de internationale verplichting om maritieme hulp en bijstand te verlenen. Daarom moet er een goede triage komen, waarmee de kustwacht een onderscheid maakt tussen noodoproepen, die naar de KNRM gaan, en overige oproepen, die naar de bergers doorgeleid moeten worden. Op andere plaatsen is dat al gebeurd, bijvoorbeeld op de weg. Wil de Minister onderzoeken hoe de invoering daarvan destijds is gegaan en wat dit voor kansen biedt voor triage op zee? Ik weet dat de Minister al een aantal pogingen heeft ondernomen om dit op te lossen. Dat is niet gelukt. Het is nu tijd om niet weg te kijken, maar om de regie te nemen en als Minister kaders te schetsen en desnoods af te dwingen. Een oplossing moet er snel komen, want die bergers hebben het ontzettend moeilijk.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, de heer Laçin, en dat allemaal binnen vierenhalve minuut. Er is trouwens vier minuten tijd voor de volgende spreker en dat is mevrouw Kröger. Het is moeilijk om binnen vier minuten te blijven en dat is nog bijna niemand gelukt. Ik geef u dan ook enig respijt, want we zitten hier met een beperkt aantal deelnemers aan tafel, dus er is alle reden om die tijd iets te overschrijden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ga mijn best doen, voorzitter, maar er staat toch weer veel op de agenda. Ik wil heel graag beginnen met een onderwerp dat maar beperkt op de agenda staat en waar ook mijn collega van de Partij voor de Dieren aandacht voor vroeg, namelijk de stookolie waar giftige stoffen in worden bijgemengd. De antwoorden op Kamervragen, die ik eerder aan de Staatssecretaris had gesteld, suggereren eigenlijk dat veel van deze schandalige praktijk weliswaar immoreel maar niet illegaal is. De Staatssecretaris schetst dat REACH niet van toepassing is voor producten die worden geëxporteerd, bijvoorbeeld de benzine die naar West-Afrika gaat. Hoe zit dat dan precies met die stookolie die hier in Nederland door zeeschepen wordt getankt? Kunnen daarvoor op basis van REACH dan wél strengere regels worden opgesteld? Uiteindelijk is voor ons de vraag: hoe zorgen we ervoor dat er strenge normen worden gesteld, zodat giftige stoffen die op de REACH-lijsten staan en waar we met z'n allen vanaf willen, niet langer bijgemengd worden. Welke rol spelen onze havens daarbij? Welke rol speelt de Minister zelf daarbij? Heel graag een reactie. Dan het varend ontgassen. Ik deel de zorgen die volgens mij door alle sprekers zijn uitgesproken; daar moeten we snel een eind aan maken. Ik hoop dat de Minister in de spoedstand gaat. Eigenlijk gaat het bij dat varend ontgassen natuurlijk om hetzelfde als bij het zeezwaaien om tanks om te spoelen: bepaalde dingen mogen wettelijk, maar dat betekent eigenlijk dat we het niet goed regelen. Op 11 of op 13 mijl uit de kust iets lozen, is niet waar het om gaat; het gaat erom dat een ander systeem nodig is. Ik hoop eigenlijk dat de Minister met mij mee wil denken. Uitgangspunt zou moeten zijn dat niemand meer met een vuile tank vertrekt. Na het lossen zou je voortaan gelijk en ter plaatse je ruim of je tanks moeten laten reinigen met een gecertificeerde installatie of door een specialistisch bedrijf. Dan wordt er ook niet meer illegaal geloosd. Dat stelt eisen aan havens, kades, schepen en de bedrijfsvoering, en het gaat ook over concurrentie, maar wat ons betreft is het wel de enige waterdichte manier om dit te regelen. Schippers die van kwade wil zijn, worden

hierdoor nadelig geraakt. Wil de Minister meedenken over zo'n systeem, waarin het uitgangspunt echt is dat je niet meer met een vuile tank vertrekt?

Voor zwavel- en stikstofdioxide hebben we eigenlijk een soort milieuzone op de Noordzee. Dat is mooi, maar hoe handhaven we die? In Frankrijk moest een kapitein onlangs nog € 100.000 boete betalen. Hoeveel boetes heeft Nederland al uitgeschreven?

De scheepvaart is de meest efficiënte manier om vracht te vervoeren, maar ze is ook een grote bron van milieu en klimaatvervuiling. De IMO heeft voor zichzelf een halvering in 2050 tot doel gesteld, maar daar zitten eigenlijk weinig harde maatregelen bij. Dat is gewoon niet genoeg als we die 1,5°C serieus nemen. Nu heeft gisteren de grootste reder ter wereld, Maersk, aangekondigd dat hij in 2050 klimaatneutraal wil zijn. Dat is een megastap. Ik zou willen zeggen dat de luchtvaart daar nog wat van kan leren. Hoe gaan we ervoor zorgen dat alle reders die onze havens aandoen zich een dergelijk klimaatdoel stellen en een actieplan maken? Hoe gaan wij dat ondersteunen? Hoe zorgen we ervoor dat de voorlopers de achterblijvers economisch de wind uit de zeilen nemen? Wat zijn de plannen van de Minister?

Dan het volgende. Hoe zorgen we ervoor dat onze havens klaar zijn om in 2050 klimaatneutraal en circulair te kunnen zijn? Want ze draaien nu nog voornamelijk op de fossiele sector; denk aan kolenoverslag en olieraffinaderijen. Over twee of drie decennia bestaan die gewoon allemaal niet meer. Wat is het plan voor de toekomst? Wat zijn de gedachten van de Minister?

Ten slotte een aantal vragen over de aanvullende eisen aan de schepen van ngo's. Daar is net al het nodige over uitgewisseld en ook ik ben benieuwd naar de antwoorden van de Minister. Wat precies was de aanleiding om deze stap te zetten? Voor welk probleem is dit nu eigenlijk een oplossing? Wat zijn nu precies die nieuwe eisen die gesteld gaan worden? Zijn er beroepsmogelijkheden? Krijgen de betrokken organisaties ondersteuning om aan die eisen tegemoet te komen? Hoe zit het eigenlijk juridisch en beleidsmatig in elkaar? Is dit gewoon de bevoegdheid van de Minister? Wat is de juridische definitie van een ngo; gaat het dan om een anbi-status? Er zijn ongelofelijk veel vragen, bij ons maar volgens mij ook bij de organisaties die het betreft. Hoe zorgt de Minister ervoor dat dit niet leidt tot operationele problemen bij deze organisaties en hun missie?

Want die mag natuurlijk nooit in gevaar komen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Er is een vraag van meneer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik probeer te denken vanuit de ideologie van GroenLinks, die het nu opneemt voor die ngo's. Ik zie dat een aantal van die ngo-schepen er in ons vissersgebied gewoon een puinhoop van maken en grote rotsblokken in de zee pleuren. Bedoelt mevrouw Kröger nu dat we die mensen moeten gaan ontzien? Of moeten we die gewoon oppakken en vastzetten?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij hebben we het over een heel scala aan organisaties dat door deze maatregel getroffen wordt en is dat nou precies de vraag. Het gaat over allerlei typen organisaties. Nederland heeft als land een cultuur waarin verzet, protest en een civil society een heel belangrijke rol spelen. Tot nu toe draagt de Nederlandse regering die een warm hart toe en steunt zij die. De vraag bij deze maatregel is: gaan we pal staan voor organisaties met ideële doelstellingen? Of maken we regels die uitein-

delijk dit soort organisaties het werken moeilijk maken? Dat is mijn vraag aan de Minister.

De voorzitter:

Roept dat bij de heer Van Aalst een vervolgvraag op? Zo niet, dan dank ik mevrouw Kröger en geef ik de heer Van Aalst zelf het woord voor zijn vier minuten of ietsje meer.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het kabinet heeft de mond vol van de modal shift van de weg naar het water, maar ondertussen let het er niet op of onze binnenvaart wel kan concurreren met de vrachtwagens. De kleine binnenvaart moet daarbij zeker niet worden vergeten, omdat die tot in de haarvaten van Nederland komt. Voor onze binnenvaartschippers is een schip afschrijven veel ingrijpender dan het inkrimpen van de vloot. Het is hun woning en hun hypotheek. Wie dat weet, snapt dat we in Nederland zuinig moeten zijn op onze binnenvaart.

Voorzitter. Om de sector te beschermen, hebben we een motie ingediend om alle CCR-regels die in technisch of economisch opzicht niet haalbaar zijn, niet te laten gelden voor die kleine schepen. Wil je een gelijk speelveld, dan moet je je niet te veel aantrekken van die idiote Europese regelgeving. In Duitsland doen ze dat al langer. Daar trekken ze een lijn en zeggen ze: je blijft van onze vloot af. Dat moeten we in Nederland ook gaan doen. Gelukkig kon de motie op brede steun rekenen. Inmiddels heeft de Minister met alle betrokken partijen gesproken en is ze gekomen met een pakket aan maatregelen. Ze zegt dat deze maatregelen permanente oplossingen zijn die de gevolgen van de meest problematische technische eisen verzachten. Dat zijn grote woorden. Uit onze contacten met de binnenvaartschippers blijkt dat er nog geen voelbare verbetering heeft plaatsgevonden. Herkent de Minister dit geluid?

Daarnaast heeft de Minister onderzoek gedaan naar de eisen en de manier van keuren in Duitsland. Hieruit zou blijken dat er in Duitsland niet soepeler wordt omgegaan met de eisen. De PVV vindt dat een merkwaardige onderzoeksuitkomst, omdat bekend is dat in Duitsland voor heel veel onderdelen geen keuring plaatsvindt. Bijvoorbeeld de roerspeling, de boegschroefbediening en de noodstroom worden in Duitsland niet geïnspecteerd. In Nederland wordt dat wel gedaan. Is de Minister op de hoogte van deze verschillen tussen Nederland en Duitsland in keuring en inspectie? Zo ja, is zij bereid om onze motie alsnog uit te voeren in het licht van deze verschillen? Zo nee, waarom niet?

Voorzitter. De Minister deelt ons mee dat de bemiddeling tussen rederij Noordgat en de KNRM op niets is uitgelopen. Het twistpunt was het verlenen van niet-spoedeisende hulp door de KNRM. Daarbij vermeldt ze dat de landelijke Search and Rescue-inzet van 24 uur per dag en zeven dagen in de week, zoals de KNRM die voor de Nederlandse Kustwacht verzorgt, er niet door wordt geraakt. De PVV is dat niet met de Minister eens. De Search and Rescue is in Nederland niet alleen afhankelijk van de KNRM, maar leunt zo nu en dan ook op de commerciële partijen die hun vloot beschikbaar stellen bij grote nood. Als deze grote commerciële rederijen failliet gaan, vervalt die samenwerking. Daar is niemand bij gebaat. De mensen in nood al helemaal niet. Deelt de Minister de analyse dat de rederijen van belang zijn voor de Search and Rescue en daarin ook een rol zouden moeten gaan spelen?

Wat de PVV betreft moet er zo snel mogelijk een einde komen aan die oneerlijke concurrentie op het water, zodat de rederijen kunnen voortbestaan. De huidige situatie staat de KNRM toe om niet-spoedeisende hulp te verlenen op het water, terwijl de organisatie werkt met vrijwilligers en bedoeld is voor spoedeisende hulp. De KNRM rekent geen geld voor haar dienst. Dat is alsof een ambulancebroeder u aanbiedt om gratis uw auto af te slepen; daar zouden de bergers niet blij mee zijn. Het verstoort het

hele speelveld, en juist die situatie zien we nu op het water. Deze oneerlijke concurrentie moet zo snel mogelijk de wereld uit. De KNRM is er voor noodgevallen, de rederijen zijn er voor het niet-spoedeisende werk en bij grote calamiteiten werken ze samen. Dat is hoe we onze schippers en opvarenden het beste dienen. Daarom doe ik een oproep aan de Minister om het hier niet bij te laten. Erkent zij het probleem van die oneerlijke concurrentie? Wat gaat de Minister nu doen om de triage duidelijk te regelen? Samenvattend zou ik zeggen: ga niet langer bij de bobo's van het KNRM-gala op schoot zitten, maar ga met de voeten in het water en los het probleem op. De regels en de afspraken zijn helder. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Ten slotte ben ik zelf aan het woord. Ik wil de heer Dijkstra verzoeken om mijn plek even in te nemen.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Ja. Ik geef het woord aan de heer Von Martels. Ook u heeft vier minuten. Voor interrupties ga ik kijken naar de griffier. Die gaat mij helpen.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter, dat u mij enige spreektijd geeft. Een aantal onderwerpen zijn al ter sprake gekomen. Daar ga ik op dit moment dus geen aandacht aan besteden, maar misschien wel in de tweede termijn. Ik wil beginnen met de green deals. Er zijn verschillende green deals in de maak. Kunnen we een overzicht krijgen van deze verschillende green deals voor de verschillende onderdelen binnenvaart, havens en zeevaart, met een overzicht van de financiële bijdragen van het Rijk aan die green deals? Kan de Minister ook inzicht geven in de planning van de verschillende green deals en de mogelijke knelpunten daaromtrent?

Hoe zal de internationale inzet van de Minister zijn richting de IMO? Bij zeevaart moet het namelijk echt internationaal aangepakt worden.

Uiteindelijk vinden wij dat het voor de lange termijn nodig is dat we innovatie en ontwikkeling stimuleren. Deelt de Minister die gedachte? Zo ja, hoe ziet de Minister de rol van de overheid in het stimuleren van langetermijnnovatie?

De partijen in de binnenvaart hebben de ambitie om te komen tot een green deal om verder te vergroenen. Hiertoe zet de sector in op duurzame energiebronnen, zoals biobrandstof, hybride aandrijving, elektrische aandrijving en waterstof als brandstof. Biobrandstof is wat die partijen betreft een transitiebrandstof richting zero-emissionoplossingen, dus een brandstof voor een overgangperiode. Het proces om in de maritieme sector tot een green deal te komen, loopt niet erg lekker. Men verwacht van het Ministerie van IenW helderheid over zijn aandeel in deze green deal. Herkent de Minister dat signaal?

De binnenvaartpartijen willen dat de overheid een aantal zaken oppakt. Ik noem de belangrijkste: de financiering, het meten aan de pijp, de milieucertificering van schepen, en een duurzaam investeringsfonds. Herkent de Minister dit? Op welke termijn denkt de Minister deze zaken te gaan oppakken?

Tot nu toe is ook onduidelijk welk budget beschikbaar is om samen met de sector een vergroeningsslag te maken. Dit jaar was er slechts 1,2 miljoen euro beschikbaar voor pilotprojecten. Dat is echt te weinig. Of ziet de Minister dat anders?

Dan over MARIN. Vanuit de Kamer is meerdere keren aan de Minister gevraagd om de expertise en faciliteiten van MARIN te betrekken bij onderzoek naar de scheepvaartveiligheid en emissieloos varen. Daarom vraag ik de Minister of zij MARIN betrokken heeft bij de volgende punten.

Ten eerste: om scheepvaartveiligheid te onderzoeken en te voorkomen wil MARIN het Seven Oceans Simulatorcentrum bouwen. Het Ministerie van Defensie heeft al aangegeven het gebruik en de bouw van dit centrum te willen ondersteunen. Geldt dat ook voor het Ministerie van IenW, gezien zijn verantwoordelijkheid op het vlak van de civiele scheepvaartveiligheid?

Ten tweede: over emissievrij varen heeft de Kamer de motie-Sienot/Dijkstra aangenomen. In die motie wordt de regering verzocht om in samenwerking met MARIN onderzoek te doen naar rendabele, onderscheidende en duurzame concepten voor bestaande en nieuwe schepen in de binnenvaart. Kan de Minister aangeven hoe dit onderzoek wordt ingevuld?

Ten derde: MARIN bouwt voor dit onderzoek het Zero Emission Lab als emissieloze machinekamer van de toekomst. Wil de Minister de ontwikkeling van dit lab ondersteunen en inzetten op onderzoek naar dit belangrijke onderwerp voor onze klimaatdoelstellingen?

Dan over opstoppen in de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven. We horen over steeds meer vertraging in de containerbinnenvaart door de vertraging bij de afhandeling van containers in Rotterdam. Die vertragingen kunnen oplopen van één tot meerdere dagen, en soms zelfs tot meer dan een week. Het mag duidelijk zijn dat dat voor de binnenvaart heel slecht is. Dit komt voor een deel door de zeer grote zeeschepen en de grotere piekbelasting voor de containerterminals in de Rotterdamse haven. Zeeschepen met meer dan 20.000 containers zijn geen uitzondering meer. Zeeschepen hebben altijd een onbetrouwbare aankomsttijd. Omdat de containerbinnenvaart gebruik moet maken van dezelfde kades als de zeevaart zitten zij letterlijk in elkaars vaarwater. Nu lopen er sinds een jaar constructieve gesprekken, maar aandacht blijft nodig vanwege het belang van de containerbinnenvaart voor de mobiliteit en de bereikbaarheid.

Hoe zit het met mijn tijd, voorzitter?

De **voorzitter**:

U komt inmiddels al tot een afronding.

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

Hoe weet u dat? Dat is eigenlijk niet waar, maar ik probeer hier in tweede termijn nog invulling aan te geven.

De **voorzitter**:

Doet u dat dan.

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

Dat zal ik zeker proberen. Ik kijk even welke punten ik als meest belangrijk ervaar.

Ik wil nog even iets zeggen over biomethanol. Als we de CO₂-doelstellingen zoals afgesproken binnen het akkoord van Parijs willen halen, zijn biobrandstoffen nodig. Een van de knelpunten bij het verduurzamen van de scheepvaart is dat er weinig mogelijkheid is tot experimenteren met biobrandstoffen. Kan dat verruimd worden, bijvoorbeeld zodat biomethanol gebruikt kan worden? Kan mogelijk gemaakt worden dat er wordt gevaren op biomethanol bij de binnenvaart?

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er zijn wat interrupties voor u. Dat is mooi. De heer Van Aalst zag ik als eerste.

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

Ik hoor mijn collega van het CDA van alles vertellen, maar ik heb hem eigenlijk nog niet echt over de kleine binnenvaartschippers gehoord. Ik heb een vraag daarover. Ik hoorde u wel spreken over de green deal, maar bent u ervan op de hoogte dat de eerste generatie groene motoren waar u op dit moment voor pleit eigenlijk nog meer uitstoot dan de oude dieselmotoren? Wat vindt u daarvan?

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

Ik ben er niet van op de hoogte hoe dat exact zit, maar we moeten natuurlijk streven naar een steeds duurzamere scheepvaart. Daarom pleit ik voor pilots en het kijken naar mogelijkheden. We weten allemaal dat de omlooptijd van schepen enorm hoog is. Als je vandaag een besluit neemt, zit je daar voor 20, 30 of 40 jaar aan vast. Het is dus niet zo makkelijk om te verduurzamen.

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

Begrijp je dan hoe vervelend het is dat zo'n kleine binnenvaartschipper zijn hele hebben en houden heeft verhuurde om zo'n motor aan te schaffen, als die nog vervuilerder blijkt te zijn dan een dieselmotor? Dat komt door overheidsbeleid vanuit de green deal waar u dus blijkbaar voor staat. Dat komt uit uw koker. Hoe vindt u dat? Schaamt u zich daar niet een klein beetje voor?

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

Nee, die woorden zal ik zeker niet in de mond nemen. Het enige waar ik voor pleit, is verdere verduurzaming. Ik onderschrijf hetgeen u ook naar voren brengt, namelijk dat het voor kleine ondernemers ontzettend moeilijk is om die slag te maken. Het moet wel heel goed onderbouwd zijn. De overheid heeft daar ook een rol in, of door met stimulerende maatregelen te komen, of door gevoel te hebben bij de kritische kanttekeningen die binnenvaartschippers maken. Want dat is nodig. Dat onderschrijf ik.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan een vraag van mevrouw Teunissen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

De heer Von Martels pleit voor verduurzaming. Daar is de Partij voor de Dieren natuurlijk een groot voorstander van. Ik hoor hem ook over verruiming van de mogelijkheden om biobrandstof te gebruiken. Is de heer Von Martels op de hoogte van het feit dat heel veel biobrandstoffen afkomstig zijn van soja en palmolie, waar regenwoud voor moet worden gekapt? Dat is dus nog helemaal niet zo duurzaam.

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

Ik zit te denken welk antwoord ik zal geven, want de veronderstelling die u in uw vraag legt, is niet altijd aanwezig. Het is niet zo dat alles wat voor biobrandstoffen wordt ingezet, zoals in dit geval palmolie, een niet-duurzame component in zich heeft. Daar ben ik niet altijd van overtuigd. Volgens mij delen we dezelfde ambitie. We moeten op zoek naar de mogelijkheden. Niet voor niets pleit ik voor pilots, om te kijken of we die mogelijkheden moeten benutten waarvan we nu denken dat ze kansrijk zijn. Daar ben ik naar op zoek. We willen zeker niet dat we hier het milieu verschonen en daarin een stap zetten, terwijl dat ten koste gaat van de situatie elders in de wereld, waar we dan een stap achteruitzetten. Dat is zeker niet de bedoeling. Dat deel ik met u.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we aan het eind van de eerste termijn van de Kamer.

De vergadering wordt van 15.24 uur tot 15.43 uur geschorst.

Voorzitter: Von Martels

De voorzitter:

Dames en heren, iedereen staat weer in de startblokken. De Minister is ook klaar voor de beantwoording van de vragen uit de eerste termijn. Aan u het woord. Aan de Kamerleden schets ik even dat bij de beantwoording van de Minister de mogelijkheid bestaat om twee interrupties te plegen, in tweeën. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Het is altijd weer goed om met elkaar van gedachten te wisselen over alle maritieme onderwerpen. Ik ben ook altijd blij om daarbij heel veel passie en enthousiasme bij de Kamerleden te zien. Dat is hartstikke goed. Ik zal in een aantal blokken proberen te antwoorden. Ik begin maar met het heel algemene blok binnenvaart. Dan kom ik bij een blok over duurzaamheid, een blok over zeevaart en een blok overig.

Als je het over de binnenvaart hebt en op het hoogste abstractieniveau begint, begin je natuurlijk met de droogteproblematiek. Dat is iets waar heel Nederland last van heeft gehad, maar wat op de binnenvaart een bijzonder effect heeft gehad. Eerlijk gezegd had ik me bij aanvang van mijn ministerschap niet kunnen voorstellen dat we dit soort extremen zouden meemaken. Het was echt uniek. Het is niet iets waarvan we zeggen: ach, dat hebben we in de laatste jaren ook eens meegemaakt. Het is echt heel erg extreem.

In de haven van Deventer hebben binnenvaartschepen opgesloten gelegen. De gevolgen gaan door tot op de dag van vandaag. We hebben vanuit Duitsland beelden gezien waarbij mensen gewoon naar de overkant konden lopen. Dat zijn heel uitzonderlijke beelden. Het is dus terecht dat daar veel aandacht voor is, en niet alleen vanuit de huidige situatie en wat we daarmee kunnen. Dit raakt namelijk niet alleen de binnenvaartsector zelf. Het raakt onze hele economie. Veel mensen vergeten nog weleens dat van al het vervoer 30% via de binnenvaart gaat en van de bulkgoederen 80%. Dat merken we nu ook. De aanvoer van zand en grind dreigt in de problemen te raken. Niet alleen in het oosten van Nederland zag je een aantal benzinepompen met problemen omdat ze niet meer bevoorraad konden worden. Nog niet zo lang geleden was ik bij mijn collega in Noordrijn-Westfalen op bezoek. Daar hadden ze echt nog een veel groter probleem met het bevoorraden van hun tankstations. Zij zeiden dat ze gewoon geen alternatief hebben voor de binnenvaart. Ze hebben niet eens de tankwagens om het allemaal over de weg te vervoeren. Dat zou gewoon niet kunnen. Daar moeten ze voor de toekomst echt goed naar kijken.

Daarom ben ik eens te meer blij dat we een omslag gaan maken naar integraal riviermanagement. De directie Water was al heel integraal bezig door te kijken naar waterkwantiteit, waterveiligheid, beperking van het overstromingsgevaar en waterkwaliteit. Maar de bevaarbaarheid zat daar niet aan tafel. Ik vind het heel goed dat we die nu ook echt integraal gaan afwegen. Dat past heel goed bij de klimaatdoelstellingen die we met elkaar hebben.

Verschillende Kamerleden hebben het gehad over de door ons allen zo felbegeerde modal shift: we willen zo snel mogelijk het vervoer van de weg naar het spoor, maar in dit geval ook zeker naar het water krijgen. Dan moet je wel zorgen dat dat mogelijk is. Het moet dan wel kunnen. We

hebben ook nog te maken met de problematiek van de erosie. Dat is het verhaal over de harde laag, en dat we zakken. Ik vind het erg belangrijk om daar samen met experts van Deltares, MARIN, de universiteiten en alle deskundigheid uit de sector zelf naar te kijken. Wat zijn daar nou goede oplossingen voor? We zijn er in het verleden altijd op gericht geweest om het water zo snel mogelijk af te voeren, maar we moeten nu ook gaan nadenken over hoe we dat water vasthouden. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat het allemaal goed bevaarbaar blijft? Ik denk dat we daarin de komende tijd echt een uitdaging hebben.

Ik heb naar aanleiding van de droogte ook een beleidstafel Droogte ingesteld. Daar zitten experts in van alle genoemde organisaties om samen te kijken wat de beste oplossingen zijn. Het was een uitzonderlijke zomer. Ik hoop dat het dat ook blijft, maar we hebben niet de garantie dat het in de komende tijd niet vaker zal gaan voorkomen. Is het niet alleen die droge zomer, dan is het ook het feit dat de gletsjers kleiner worden. Daardoor wordt het risico groter dat de Rijn steeds meer een regenrivier wordt. Dat betekent dat je veel meer aan de grillen van het weer overgeleverd bent. Daar moeten we ons op voorbereiden. Ik hoop niet dat dit terugkomt, maar we moeten er echt over nadenken dat we zulke omstandigheden misschien weer gaan meemaken. U kunt ervan overtuigd zijn dat we aan de beleidstafel Droogte en straks ook bij het integraal riviermanagement graag de binnenvaartsector aan tafel hebben om daarover mee te denken. Dat is overigens niet alleen om die reden zo, maar ook in het kader van duurzaamheid. Daar zal ik straks nog iets meer over zeggen.

Als je meer walstroom wilt hebben en als je ergens ontgassingsinstallaties wilt hebben – daar komen we straks ook nog op – dan moet dat wel ergens kunnen. Dat moet allemaal op en aan dat water kunnen gebeuren. Ik wil al die ruimtelijkeordeningsaspecten graag in het integraal riviermanagement meenemen.

Ik kom dan wat meer op de specifieke vragen die Kamerleden hierover hebben gesteld. In hoeverre is sturing op de waterhoeveelheid per rivier mogelijk en welke afweging wordt daarin gemaakt? Dat vroeg de heer Dijkstra. Onder een waterafvoer van 1.600 m³/s bij Lobith zijn de stuwen in de Nederrijn en Lek gesloten om zo veel mogelijk water naar de IJssel te sturen. Wanneer die afvoer lager is, is extra sturing op de Nederrijn en Lek over de Rijntakken nauwelijks mogelijk. Dat gebeurt onder andere om de verzilting in het Amsterdam-Rijnkanaal tegen te gaan. Als er minder water wordt aangevoerd omdat het minder heeft geregend of er minder ijs kan smelten, is dat natuurlijk de andere kant van het verhaal. Aan de andere kant zien we een zeespiegelstijging, waardoor je meer druk krijgt van zout water. We moeten dat goed met elkaar in balans kunnen krijgen. Ook dat is iets wat ik me bij aanvang van het ministerschap absoluut niet had kunnen voorstellen: dat ik deze zomer tankschepen achter de hand heb moeten houden om eventueel op het IJsselmeer zoet water in te nemen, omdat het water bij Andijk te zout was geworden voor de drinkwatervoorziening. Gelukkig hebben we dat op het laatste moment niet nodig gehad, maar het was heel dichtbij. Wat dat betreft moeten we ook rekening houden met de invloed van het zoute water.

Voor de Maas geldt ook dat de stuwen gesloten zijn in tijden van watertekorten. Daar hebben we minder hinder gehad. In tijden van watertekorten kun je dus maar heel erg beperkt sturen op de verdeling van water over de verschillende riviertakken. Zoals u weet, treedt dan voor de verdere besluitvorming de verdringingsreeks in werking die in de Waterwet is vastgelegd. Eén van de Irenesluizen werd 's nachts gestremd voor de scheepvaart. Dat was ook om verzilting van het Amsterdam-Rijnkanaal tegen te gaan. We proberen daar steeds een goed evenwicht in te vinden door de scheepvaart niet onnodig te hinderen. Het heeft niet helemaal zonder hinder kunnen plaatsvinden. Daarom is het belangrijk om een goede evaluatie te doen. Die zijn we nu al gestart, om te kijken

welke maatregelen we precies hebben moeten nemen in de afgelopen zomer en wat die hebben opgeleverd. Als we daar nog verbeteringen in kunnen treffen, dan zullen we dat zeker doen. De evaluatie loopt. Uiteraard komt die direct naar uw Kamer toe als ze is afgerond.

De voorzitter:

Dank u wel. We zijn nog steeds bij het blokje binnenvaart. De heer Dijkstra heeft een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik dank de Minister voor haar beantwoording over de rivieren. We hebben deze zomer gezien dat de IJssel gigantisch smal was. Schepen konden elkaar bijna niet passeren. Ik snap dat daar water in moet staan om te kunnen varen. Ik begreep dat er juist in de Nederrijn relatief meer water stond en er in de Waal tekorten waren, terwijl dat eigenlijk de drukst bevaren rivier van Nederland is. Hoe wordt die afweging tussen de IJssel en de Waal gemaakt? Ik geloof dat er een factor tien of twintig meer verkeer over de Waal gaat. Heb je voldoende tools in handen om daarin te sturen? De splitsing ligt natuurlijk veel eerder, namelijk bij Spijk of Doornenburg. Kun je daar keuzes in maken en kun je daarin sturen?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Daar kun je in beperkte mate keuzes in maken. Je moet een bepaalde hoeveelheid water hebben om het te kunnen verdelen. Ik heb net genoemd dat je ook te maken hebt met het effect van verzilting, dat op bepaalde plaatsen tegendruk moet krijgen en moet worden tegengegaan. Dit is nou juist iets wat ik wil terugkrijgen uit de evaluatie: hadden we dingen op een andere manier kunnen doen? Je weet van tevoren natuurlijk niet hoelang het gaat duren. Daar zijn we toch ook wel door verrast. Ik ben nog niemand tegengekomen die zag aankomen dat we zo'n lange extreem droge periode zouden krijgen, ook nog eens een keer met enorm hoge temperaturen. Het is in Nederland 38°C geweest. Dat is bepaald niet gewoon. Daardoor had je weer extra verdamping. Dat heeft er allemaal enorm ingehakt. We gaan dat allemaal nog eens goed op een rijtje zetten. Vooral de experts gaan dat doen. Hebben we de juiste dingen gedaan? Kunnen we in het vervolg dingen misschien nog beter doen?

De voorzitter:

Sorry, ik moet even interrumperen. Leidt dat nog tot een vervolgvraag van meneer Dijkstra? Nee, maar er is wel een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoorde de Minister zeggen dat zij allerlei maatregelen treft. Op de IJssel hebben we gezien dat er een probleem kwam met laag water. Er werden wel schippers door de sluizen binnengelaten, die er vervolgens helemaal niet meer uitkwamen. Ze hebben een aantal dagen vast moeten liggen. Is de Minister bereid om dat soort informatievoorziening met de binnenvaartschippers te delen, zodat zij weten waar ze aan toe zijn? Ze waren daar dan niet in gevaar en waren niet vast komen te liggen.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dat heeft natuurlijk niemand expres gedaan. Maar u heeft gelijk dat je daar lessen uit moet trekken. We gaan samen met de Vereniging van Binnenhavens, de gemeenten die daarin verantwoordelijkheden hebben, de waterschappen en alle partijen dit hele proces evalueren. Dat doen we snel. Dat willen we in het voorjaar klaar hebben. Straks komt het volgende seizoen eraan. Stel dat dat weer droog wordt. Dan willen we op tijd weten welke maatregelen we moeten nemen. Dit zou bijvoorbeeld iets kunnen zijn: als je dit ziet aankomen, zou je daarop kunnen sturen.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een vervolgvraag van de heer Van Aalst.

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

Ik ben blij met het antwoord van de Minister, maar ik ben wel benieuwd hoe ze dat gaat uitvoeren. De gemeente Deventer laat bijvoorbeeld weten dat het haar niet zoveel interesseert en dat ze niet zo communiceert met de binnenvaartschippers. Dat zegt de gemeente gewoon. Dat gaat ze gewoon niet doen. Hoe gaat de Minister dat oplossen?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ik heb de gemeente Deventer dat niet horen zeggen. Als ze dat zou zeggen, zou ik haar daarop aanspreken en zeggen dat me dat geen manier van doen lijkt. Ik kan me niet voorstellen dat ze dat zou menen.

De heer Laçin heeft gevraagd welke maatregelen Rijkswaterstaat nog meer kan treffen. Ook dat zullen we natuurlijk bekijken. We hebben er bijvoorbeeld voor gezorgd dat op meer plaatsen de diepte is gepeild. Het is ontzettend belangrijk om te weten hoeveel lading je kunt meenemen. We zijn overigens ook met innovatieve projecten bezig waardoor je op veel meer plekken zou kunnen gaan meten, zodat je veel gedetailleerdere informatie beschikbaar krijgt. Dat zijn dingen die Rijkswaterstaat zou kunnen doen en ook al heeft gedaan.

Je kijkt natuurlijk ook naar het baggeren door Rijkswaterstaat. Kan dat op bepaalde plekken geoptimaliseerd worden? Zeer terughoudend, maar waar mogelijk kunnen boeien die de vaargeul aangeven worden verlegd, zodat de beschikbare vaardiepte optimaal kan worden benut. Ook daarover gaan we graag met de sector in gesprek om te horen of men ook zelf suggesties heeft over hoe dingen nog zouden kunnen verbeteren. Er is veel gevraagd over de CCR-regels; de technische eisen die aan schepen worden gesteld. De heer Laçin zei dat de technische eisen bedoeld zijn voor bescherming van personeel. Hij vroeg waarom ze ook worden toegepast als er helemaal geen sprake is van personeel. Er zijn natuurlijk ook binnenvaartschepen die wel gebruikmaken van personeel. Om een gelijk speelveld te kunnen garanderen, is het van belang dat bij de scheepsbouw dezelfde normen worden gehanteerd. Dat komt ook de verkoopbaarheid van de schepen ten goede.

Ik kan beter de vragen die hierop slaan bij elkaar houden. De heer Van Aalst vroeg of ik het geluid herken dat er nog geen noemenswaardige verbeteringen worden waargenomen. Ik heb vanuit brancheverenigingen steun gekregen voor de resultaten die we hebben geboekt. Ook de internationale brancheverenigingen EBU en ESO steunen mij hierin. Ze vinden dit zeker een verbetering.

Dezelfde heren hebben ook nog gezegd: het kan wel zijn dat er bij de scheepskeuring in theorie een gelijk speelveld is, maar het gaat natuurlijk om de praktijk. Zij vroegen hoe ik daarmee omga. Ik kan natuurlijk niet alle individuele gevallen overzien, maar ik wil wel graag een helder beeld hebben van de uitvoeringspraktijk. Daarom doet de ILT daar op dit moment onderzoek naar. De heer Laçin refereerde daar al aan. Dat onderzoek loopt nog. U vroeg naar aantallen. Er zijn nu 21 schepen gezien. Het is lastig om alle schepen binnen de doelgroep te onderzoeken, want ze zijn niet altijd makkelijk te vinden. Om een meer representatief beeld te krijgen, moet het onderzoek nog wat langer doorlopen. De eerste resultaten laten nu nog geen verschillen zien tussen Nederland en Duitsland. Maar nogmaals, als u concrete voorbeelden heeft van het tegendeel, kunnen die bij ILT worden gemeld. Dan kan ze daar gericht naar gaan zoeken. Ik geloof dat ik dat de vorige keer ook gezegd heb. Ik koppel daaraan meteen de boetetarieven. Dat hangt natuurlijk erg met elkaar samen. Naar aanleiding van de motie-Visser/Van Helvert heb ik ook onderzoek laten doen naar de boetetarieven en de werkwijze in het toezicht op de Binnenvaartwet. De conceptrapporten zijn met de branche-

partijen en de toezichthoudende diensten besproken. Ze herkennen de uitkomsten. De resultaten heb ik ook aan uw Kamer doen toekomen. Uit het onderzoek naar de hoogte van de boetetarieven blijkt dat de boetes niet hoog zijn in vergelijking met andere sectoren, maar dat er wel meer oog mag zijn voor matiging vooraf. Ik heb u ook in de brief geschreven dat ik bereid ben om, in navolging van andere sectoren, een matiging van 50% op te nemen voor boetes opgelegd aan natuurlijke personen. Ik denk dat ik daarmee de kleinere schepen een belangrijk voordeel kan geven. 50% minder is denk ik substantieel. Uit het onderzoek naar de werkwijze van de toezichthouders blijkt...

De voorzitter:

Sorry dat ik even interrumpeer, maar de heer Van Aalst heeft een vraag. Nee, maakt u het verhaal eerst even af.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

De Kamer heeft ook vragen gesteld over de werkwijze van de toezichthouders. Ik ben het eens met wat de Kamer heeft ingebracht, namelijk dat een termijn van twee weken na het ontvangen van een boeteaankondiging voor het indienen van een zienswijze wel erg kort is. Daarom hebben we de termijn verlengd van twee naar vier weken. Ik heb er ook op aangedrongen dat het toezicht verschuift van helemaal strak en naar de letter, naar toezicht in de geest van de wet. Betrokkenen vinden een eenduidige werkwijze van toezichthouders belangrijk. Dat moet zeker blijven staan. Ik zal met de toezichthoudende diensten nagaan of we meer uniformiteit in de manier van toezichthouden kunnen toepassen. Dat zouden we ook kunnen doen door te kijken of we het aantal toezichthouders niet wat kunnen beperken. Er zijn nu wel heel erg veel toezichthouders. Ik wil voor het volgende algemeen overleg Maritiem rapporteren over wat we daarin kunnen doen.

Ik heb al verteld over de matiging van de boete met 50% voor exploitanten en eigenaren als dat natuurlijke personen zijn. Daar ga ik graag mee aan de slag.

Dat was het zo'n beetje over dit onderwerp, zeg ik maar tegen de heer Van Aalst.

De voorzitter:

Eens even kijken of dat nog leidt tot een vraag of opmerking van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Bijna tot een tweede termijn, voorzitter. Maar goed, ik zal proberen me tot een vraag te beperken. De Minister begon met een verhaal over personeel of geen personeel en dat er ook veel kleine binnenvaartschippers zijn zonder personeel. Het grappige is dat de uitzonderingen en de mensen die niet aan de CCR-richtlijnen hoeven te voldoen juist de nieuwe schepen mét personeel zijn. Wij pleiten ervoor om de kleine binnenvaartschippers zonder personeel te laten profiteren, maar zij zijn juist de dupe van de regelgeving. Het gaat erom dat juist de nieuwe schepen met personeel erbuiten vallen. Ik weet dus niet of de Minister een goed voorbeeld gaf. De Minister gaf wat betreft de CCR-regels aan dat het onderzoek van de ILT nog loopt. We kregen al wel een brief waarin ze aangeeft dat de motie-Van Aalst/Laÿn in zoverre is uitgevoerd en dat er geen afwijking in de regels is geconstateerd. Nee, want het is identieke regelgeving. Het probleem zit juist in de uitvoering. Duitsland gaat daar op een heel andere manier mee om dan Nederland. Volgens mij heeft de Minister ook een voorbeeld ontvangen van hoe men daar in Duitsland mee omgaat en hoe men daar in Nederland mee omgaat. Het verbaast mij dus enigszins dat zij zegt: als u concrete voorbeelden heeft, stuur die dan naar de ILT. Volgens mij zijn die in het bezit van de Minister.

De **voorzitter**:

Wat is de concrete vraag, meneer Van Aalst?

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

Alles constaterend en aangezien de ILT nog bezig is, is mijn concrete vraag: kwam de brief met «uw motie is uitgevoerd en we hebben geen dingen geconstateerd» niet een beetje vroeg?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ik beschouw de motie als uitgevoerd omdat we ermee aan de gang zijn. Uw opdracht was om daar onderzoek naar te doen. Dat zijn we aan het doen. Het is nog niet helemaal afgerond en we hebben dus nog geen definitieve conclusies. Ik kan me dan voorstellen dat u de motie zelf nog niet als helemaal afgedaan beschouwt, maar we zijn er hard mee aan het werk.

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

Dat begrijp ik, als de Minister ons een brief had gestuurd waarin stond: we zijn uw motie aan het uitvoeren en het onderzoek aan het doen. Maar er zit toch een soort voorbode in waarin u al bijna constateert dat er geen verschil in regelgeving is. Nee, want voordat we de motie indienden, wisten we al dat die regelgeving identiek was. Zo is die ook opgesteld. Het gaat ons er juist om dat we in het onderzoek vaststellen dat er anders mee wordt omgegaan en hoe dat wordt nageleefd. Ik ben blij met de opmerking dat we in het boetebeleid meer kijken in de geest van de wet. Ik ben benieuwd of dat zo meteen ook van toepassing is op deze regels.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Het geldt natuurlijk voor het geheel dat je dat op een andere manier gaat doen. Ik heb ook aangegeven hoe we met de toezichthouders proberen om één lijn te trekken. U mag mij houden aan wat ik daar net over heb gezegd.

De **voorzitter**:

Ik zie toch nog een vinger omhooggaan. Die is van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben in ieder geval blij met de bevestiging dat onze motie nog wordt uitgevoerd en dat we nog niet klaar zijn. Ik haak aan bij de heer Van Aalst: de casussen in Duitsland en Nederland liggen als het goed is al op uw bureau. Die zouden wij niet nog een keer moeten hoeven insturen. U heeft gesprekken gehad met verenigingen, die volgens mij ook situaties aan de Minister hebben voorgelegd. Ik ben nog wel even benieuwd naar het volgende. De ILT is nu bezig met de thema-actie. 21 schepen zijn gecontroleerd en gecheckt. De Minister zegt dat er nog geen signalen zijn dat het tussen Nederland en Duitsland afwijkt. Wij zijn er echt van overtuigd dat Duitsland anders handhaaft. Dat staat ook helder in mijn spreektekst. Ik ben erg benieuwd naar de bevindingen van de Minister in Duitsland. U heeft gesprekken gevoerd. Kunnen wij meer informatie krijgen dan alleen «ik zie geen verschillen»? Wat is de inhoud van die gesprekken geweest? Het hoeft niet woordelijk, maar ik ben wel benieuwd wat daarin is uitgewisseld. Wij zijn er namelijk van overtuigd dat er wel degelijk verschillen zijn.

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ik kan me voorstellen dat we dat meenemen in het verslag dat ik aan u ga uitbrengen wanneer het ILT-onderzoek is afgerond. Dat zet in op alle

controles. Als we een representatief aantal schepen hebben gehad, zal ik u daar in één keer alle informatie over doen toekomen. Dat lijkt mij het meest praktisch.

De voorzitter:

Dat lijkt een helder antwoord te zijn geweest. Bent u toe aan het volgende blokje, of is dit allemaal nog binnenvaart?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dit is allemaal wel gerelateerd aan de binnenvaart, dus ik heb het maar in één groot blok ondergebracht. Over het volgende onderwerp, varend ontgassen, zijn ook heel veel vragen gesteld.

De voorzitter:

Er komt toch nog een opmerking van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, over het boetebeleid. Ik hoor de Minister een matiging van de boetes van 50% voor natuurlijke personen en eigenaren noemen. Ik heb even gemist wanneer dat beleid ingaat en wat de bedoeling is. Kan de Minister een tijdspad schetsen? Wanneer wordt dit echt realiteit? Ik denk dat het voor de binnenvaart goed nieuws is. Graag hoor ik iets meer informatie over wanneer we dit kunnen verwachten.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Daar kom ik in de tweede termijn op terug. De precieze datum heb ik zo niet paraat. Die gaan we even uitzoeken.

Ik kom dan op het onderwerp varend ontgassen. Daar heeft bijna iedereen naar gevraagd. Iedereen wil dat we dat verbod zo snel mogelijk invoeren. Meerderen vroegen of dat versneld kan. Samen met provincies en het bedrijfsleven doe ik mijn best om dit zo snel mogelijk te laten ingaan. Het parlement heeft in oktober ingestemd met de stilzwijgende procedure voor de goedkeuring van de verdragswijziging. De wijziging van het scheepsafvalstoffenbesluit is in voorbereiding. Er is ook tijd nodig voor de praktische zaken, zoals een aantal van u die al genoemd hebben: het bouwen van ontgassingsinstallaties en het maken van afspraken met het bedrijfsleven over de bekostiging van het ontgassen. Versnelling is ook om juridische redenen, zoals de ratificatie van het verdrag, pas mogelijk wanneer alle landen het verdrag hebben geratificeerd. Dat zijn natuurlijk de landen om ons heen. Ik noem maar iets: als bijvoorbeeld Duitsland of Frankrijk het laatste land is dat het nog niet heeft bekrachtigd, wil ik best onderzoeken of Nederland vooruitlopend daarop zelf al iets kan doen. Zoals het nu is geregeld, is het pas echt helemaal van kracht als het in alle landen waarvoor het geldt, is geratificeerd.

Uitbreiding van de term «dichtbevolkt gebied» tot heel Nederland is niet mogelijk zonder een wijziging. Die zou ook weer heel veel extra tijd in beslag nemen. Daar zou je dus geen tijdswinst mee boeken.

De voorzitter:

Even tussendoor, Minister: er is een vraag van mevrouw Teunissen.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

De Minister zei: ik wacht tot de ratificatie van het verdrag rond is, en als dat erg lang duurt, ga ik zelf kijken wat ik zou kunnen doen. Ik ben benieuwd waarom we dan wachten tot 2023. Eigenlijk worden in 2020 de eerste varendontgassenstoffen verboden, maar daar zit een fasering in. Uiteindelijk zijn we dus pas klaar in 2023. Waarom wachten we tot die hele procedure afgelopen is? De Minister zegt dat ze daarna pas gaat kijken, maar ziet de Minister niet nu al kansen om eerder over te gaan tot een zelfstandig, nationaal verbod?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Die kansen zie ik nu nog niet. We doen er alles aan om het zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. Ik ga ook zeker in gesprek met bijvoorbeeld de provincies en de gemeenten die vergunningen moeten verlenen voor de plekken waar de ontgassingsinstallaties moeten komen. Ik hoop dat zij daar vaart mee maken en dat we er daar voldoende van ter beschikking krijgen. Ik denk dat die bereidheid er ook zeker is. Gedeputeerde Tekin van Noord-Holland, die de taskforce trekt, is zeer gemotiveerd om hier vaart mee te maken. Ik denk dus dat we aan allebei de kanten constructief meewerken. Alle drie de kanten moet ik eigenlijk zeggen: het bedrijfsleven werkt ook constructief mee om de bekostiging in de rekening van de verlader opgenomen te krijgen. Zo leidt het voor individuele schepen niet tot een kostenverhoging, maar wordt het gewoon standaard opgenomen. Dat is heel erg belangrijk, ook voor het level playing field. Ik blijf in Nederland mijn uiterste best doen om dit zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen en ik zal daar natuurlijk ook de lidstaten Duitsland, Zwitserland, Luxemburg, België en Frankrijk op aanspreken. Wij zijn nu de eerste die het ratificeert. Ik zal er bij hen op aandringen dat zij dit ook snel gaan doen.

De **voorzitter**:

Ik heb de indruk dat mevrouw Teunissen nog een vraag wil stellen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Als we wachten op ratificatie door alle landen, zal dit pas ingaan in 2020, voor zover ik heb begrepen. Is de Minister bereid om nu, parallel aan dat proces, te onderzoeken of er ook andere mogelijkheden zijn om sneller over te gaan op dat verbod, bijvoorbeeld via de Wet vervoer gevaarlijke stoffen?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ik heb net geprobeerd aan te geven dat je daar ook een wetgevingstraject voor zal moeten ingaan. Dat duurt langer dan wat we op deze manier voor elkaar kunnen krijgen. U weet ook hoelang dat hier in de Kamer duurt. Dat schiet dus niet op. Ik denk dat we het snelste resultaat bereiken met de taskforce die we nu hebben ingezet, en dat provincies en gemeenten zich maximaal gaan inzetten om de faciliteiten voor de ontgassingsinstallaties mogelijk te maken. Je moet het natuurlijk wel ergens kunnen doen. Dat moeten we dus eerst faciliteren.

In 2019 gaan we samen met de ILT en Rijkswaterstaat de thema-actie inzetten. Zoals u weet, begint 2019 al zeer binnenkort. Zo kunnen we dit in 2020 laten ingaan. Ik had het liever ook gisteren ingevoerd, maar dat is nou eenmaal niet mogelijk.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor dat antwoord. Dat roept mogelijk weer een vraag op bij de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Soms heb je een beetje een déjà-vugevoel. Toen ik begin dit jaar nog Statenlid was in Zeeland en nog geen Kamerlid, heb ik deze discussie namelijk op identieke wijze gevoerd met de gedeputeerde aldaar. Zijn stelling was dat het Rijnverdrag inderdaad moet worden aangepast, zodat er een verbod op varende ontgassen is in het hele Rijngebied. Maar hij heeft via de provinciale milieuverordening varende ontgassen verboden, en dat hebben meer provincies gedaan. Als het moet, heb je als provincie dat verbod dus morgen geregeld. De problematiek zit hem in de handhaving. Zoals ik net zei, voert de Rijkspolitie te Water zo'n provinciale milieuverordening in principe niet uit. Dat doet de omgevingsdienst, maar we kennen geen omgevingsdienst te water. De provincies hebben dat

allemaal gedaan vooruitlopend op dat stukje landelijke wetgeving. Nou hoor ik van de Minister dat die landelijke wetgeving er niet komt, omdat dat te lang zou duren. Is de Minister het met ons eens dat, als wij willen, zo'n wetgevingstraject heel snel kan worden ingezet? Ik wil toch even het verzoek van mevrouw Teunissen ondersteunen. Is de Minister bereid om zo'n wetgevingstraject op korte termijn op te starten, parallel aan de ratificatie van het verdrag?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Het wetgevingstraject loopt. Wij zijn het eerste land dat dit gaat ratificeren. Het enige wat ik heb willen zeggen, is dat een alternatieve route weer zo lang zou duren dat je daar geen tijdwinst mee boekt. Dat geldt bijvoorbeeld als je heel Nederland onder die hoge bevolkingsdichtheid wil scharen. U hebt helemaal gelijk dat alle provincies dit heel snel kunnen regelen. Sterker nog, dat hebben ze allemaal al gedaan. Maar ik moet er dan toch ook even op wijzen dat er op dit moment vijf ontgassingsinstallaties zijn. Er loopt een vijftal vergunningsaanvragen bij provincies. Er is dus nog werk aan de winkel om ervoor te zorgen dat al die schepen ook daadwerkelijk kunnen ontgassen.

Het is nog lastig om precies in te schatten hoeveel ontgassingsinstallaties nodig zijn. Dat hangt er erg vanaf. Als je altijd met dezelfde brandstof op en neer vaart, hoef je helemaal niet te ontgassen. Dan gaat gewoon dezelfde stof er opnieuw in. We weten dus nog niet welke gevolgen deze wetgeving zal hebben en of schepen dedicated gaan varen en allemaal steeds dezelfde stof zullen gaan vervoeren. Er zou ook een ontwikkeling kunnen zijn waarbij het van benzineachtige naar andere stoffen wordt uitgebreid. Het is nog niet zo eenvoudig om te zeggen: dan hebben we zoveel ontgassingsinstallaties nodig, van dat type, en die gaan we in 2019 snel even overal neerzetten. Ik denk dat iedereen enorm gemotiveerd is om dit snel voor elkaar te krijgen. Nederland is daar ook echt koploper in. Dat zullen we zeker blijven doen.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Die ontgassingsinstallaties staan los van het wetgevingstraject, beste Minister. Over het wetgevingstraject gaan wij zelf. De praktische uitvoering bestaat uit de ontgassingsinstallaties. Natuurlijk moet je het de sector mogelijk maken om aan de wet te voldoen en dus moet je alternatieven aanbieden voor het ontgassen. Toen wij in Zeeland dat verbod instelden, is binnen een halfjaar in Terneuzen een installatie aangelegd. Dat is er een van de vijf die u noemde. Het is dus ook gewoon een kwestie van doen. Gebaseerd op de ervaring in Zeeland is mijn insteek: op het moment dat we landelijk afspreken dat we dit gaan invoeren, volgt de sector vanzelf. Ik vind het toch een beetje een drogreden om te zeggen dat de sector nu nog niet kan ontgassen. Nee, de sector heeft nog niet geïnvesteerd in die installaties omdat het verbod er domweg nog niet was. Dus als we nou eens met dat verbod beginnen, dan komt de rest vanzelf.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Volgens mij is het verhaal dat de heer Schonis schetst een kip-eiverhaal. Dit is precies wat we aan het doen zijn. Wij lopen echt voorop. Ik gaf u aan dat er vijf installaties zijn en dat er nu vijf vergunningsaanvragen zijn. We weten nog niet hoeveel er precies nodig zullen zijn. Je hebt ze niet van vandaag op morgen klaar, en zeker niet als er straks nog allerlei andere stoffen bijkomen. Het zou, denk ik, heel mooi zijn als we dat allemaal op orde hebben voordat het in 2020 van kracht wordt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is toch wel gek om de Minister te horen praten over hoe voortvarend we zijn en hoezeer we vooroplopen, terwijl dit issue nou al jaren speelt. Nou klinkt het eigenlijk alsof we nog steeds niet precies weten hoeveel installaties we nodig hebben en wat er precies gedaan moet worden. Dat is toch heel merkwaardig? Maar goed, ik ondersteun de oproep van zowel D66 als de Partij voor de Dieren: schets helderheid voor de markt. Dan is ook duidelijk dat er snel geïnvesteerd moet worden in die ontgassingsinstallaties. Nu is het namelijk een soort kip-eidiscussie. Iedereen wacht op elkaar. Ik meen me te herinneren dat het de wetgeving over het appen op de fiets was die binnen twee maanden op de plank kwam te liggen. Mij lijkt het dat de Minister gewoon snel en voortvarend een verbod in gang kan zetten.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Dat wetgevingstraject is al door de Kamer gelopen. Dat gaat snel genoeg. Dat kan niet nog sneller. Wij hebben het binnen die zes landen aangekaart. De provincies hebben ons daarmee geholpen. Daar heeft meneer Schonis gelijk in. Provincies zijn erop gaan drukken door die ontgassingsverboden provinciaal in te stellen. Dat hebben wij kunnen gebruiken naar die andere landen toe. Dan ben je zover dat die landen daar ook in meegaan. Vervolgens lopen wij weer voorop en zijn wij het eerste land dat het heeft geratificeerd. Ik zal de andere landen daar ook op blijven aanspreken. Wat betreft het kip-eiverhaal en de sector: de sector weet waar hij aan toe is, want de sector weet dat dit in 2020 ingaat. Liefst moeten door de provincies in het komende jaar vergunningen worden afgegeven en dan moet het ook daadwerkelijk mogelijk gemaakt worden. Nog sneller kan gewoon niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoop toch dat de Minister de oproep hoort om te kijken wat er wel sneller kan. Ik vraag of ze daarover wil toezeggen dat ze aan de Kamer communiceert welke stappen er sneller gezet kunnen worden. Ik heb dan nog een heel specifieke vraag: is streng controleren op basis van het CDNI-akkoord, wat betekent dat een afnemer een ruim schoon moet opleveren, bijvoorbeeld een manier om te versnellen?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Wat ik dan het beste kan doen, is denk ik het volgende. We zitten samen met de provincies in een taskforce. Daar zitten allemaal bestuurders in die net zo gemotiveerd zijn als ik om dit zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. Daar kunnen we nog een keer met elkaar bespreken of iemand een mogelijkheid ziet om dingen te versnellen. Ik zal daar verslag van uitbrengen. Als we nog ergens mogelijkheden zien, zullen we die zeker niet nalaten. Wat u voorstelt, zal ik daar ook voorleggen. Maar tot op heden hebben we ook in die taskforce niet iets kunnen vinden waardoor het nog sneller voor elkaar zou kunnen komen.

De **voorzitter**:

Ik wilde voorstellen dat de Minister haar betoog vervolgt, maar de heer Dijkstra heeft een vraag, en de heer Laçin daarna.

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

Ik heb in mijn pleidooi ook gepleit voor snelheid in het ontgassen. Er zijn milieuproblemen en die willen we met elkaar oplossen. Je kunt wel heel stoer heel snel een verbod hebben, zoals sommigen hier nu bepleiten, maar is de Minister het mij eens dat je dat a wel moet kunnen handhaven en b vooral dat alternatief moet hebben? Dat alternatief is er nu op vijf plekken. Eerst was dat er op één plek. Ik ben erg benieuwd waar we dat zo meteen gaan doen en wat de gevolgen daarvan zijn. We willen allemaal

sneller, maar het moet wel uitvoerbaar zijn. Anders is het een wassen neus. Daar hebben we niks aan.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik denk dat ik alleen maar kan beamen dat we zo snel mogelijk aan de gang moeten gaan. Het moet mogelijk zijn voor de sector. Zolang het niet eens mogelijk is om te ontgassen, kun je een schipper moeilijk op de bon slingeren. Dat moet dus hand in hand gaan. Nogmaals, de sector zit zeer constructief aan tafel. We moeten niet doen alsof dat allemaal mensen zijn die dit zo lang mogelijk willen uitstellen en die dit niet willen. Dat herken ik helemaal niet. Zij zijn er ook graag toe bereid, maar dan moeten er wel fatsoenlijke mogelijkheden zijn. Provincies en gemeenten zitten er hetzelfde in.

Mevrouw Kröger vroeg of ik wil meedenken over een systeem waarbij het uitgangspunt is dat je niet vertrekt met een vuile tank. In de wijziging van het CDNI, die tot 4 oktober aan uw Kamer heeft voorgelegen, is ook in een dergelijk systeem voorzien. Na de inwerkingtreding van de derde fase van het verbod is het grootste deel van het ontgassen ook beëindigd. Er wordt een losverklaring ingevuld, waarmee wordt aangetoond dat het schip schoon is. Daar kan straks ook op worden gehandhaafd.

De voorzitter:

Dit onderwerp houdt de gemoederen wel bezig.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ja, ik merk het.

De voorzitter:

Ik weet niet of er een vervolgvraag is? Ik geef eerst de heer Laçin het woord.

De heer Laçin (SP):

Ik sluit me heel erg aan bij iedereen die zegt dat we moeten versnellen waar het kan, omdat we dit gewoon niet willen hebben. Ik heb nog wel een vraag over de provincies die zelf een verbod hebben ingesteld. Zij zitten met het feit dat handhaving niet gebeurt, of niet kan. Hoe zit dat precies? Er zijn provincies die dit willen, maar hoe zit het dan aan de handhavingskant? Kan het nou wel of niet? Dat is mijn vraag aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dan kom je in een dispuut tussen juristen. Volgens ons kan het op dat gebied niet. Provincies denken daar anders over. Mijn ervaring is dat, als je het aan meerdere juristen vraagt, je meerdere antwoorden krijgt. We kunnen straks in ieder geval gaan handhaven op basis van de wet- en regelgeving die wij nu in deze zes landen laten ingaan. Ik hoop echt dat ik de andere landen ook zover kan krijgen. Wie weet kunt u via uw zusterpartijen, via het Europees Parlement of anderszins ook een beetje de druk opvoeren in die andere landen om snel te ratificeren. Dat zou een welkome steun in de rug zijn.

De heer Laçin (SP):

Ik volg het even niet. De Minister zegt dat zij met de provincies in een taskforce zit. Ik vraag me dan af of er in die taskforce nooit over is gesproken dat provincies een verbod instellen dat niet gehandhaafd kan worden. Ik vind dat een heel rare gang van zaken. Kan de Minister de provincies die dat verbod hebben ingesteld toch steunen met handhaven?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

We proberen elkaar zo veel mogelijk te helpen, maar elke bestuurslaag die een verbod instelt, kijkt ook zelf naar de handhaving. Wij kijken naar de handhaving op de rijkswateren. De provincie kijkt naar de handhaving op hun wateren. Daar kun je verschillend tegen aankijken. Het goede nieuws is dat het sowieso opgelost wordt met het van kracht worden van deze wet. Dan kan iedereen op basis daarvan handhaven.

De voorzitter:

De vraag aan mevrouw Teunissen is of zij op dit onderwerp doorgaat of dat zij het over een andere boeg gaat gooien.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Ik wil toch nog even terug naar de alternatieven voor het internationale verdrag, en of we niet zelf een nationaal verbod kunnen instellen. De Minister had het net over de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Zij benoemde de definitie van dichtbevolkt gebied. Per 1 januari 2019 mogen volgens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen geen toxische stoffen meer ontgast worden in de buurt van sluizen, onder bruggen of in dichtbevolkte gebieden. De Minister zegt dat het nog jaren duurt om die definitie aan te passen. Waarom moeten we die definitie eigenlijk aanpassen? Zouden we kunnen kijken of niet al heel veel onder de definitie van dichtbevolkt gebied kan vallen, en of we daar heel veel gebieden waar nu ontgast wordt onder kunnen scharen?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik wil voor mevrouw Teunissen nog best een keer nagaan wat er nou wel of niet onder dichtbevolkt gebied kan worden gerekend. U zult het met mij eens zijn dat we niet opeens heel Nederland tot dichtbevolkt gebied kunnen verklaren. Dat zou een beetje vreemd zijn, want dan hoeft u het onderscheid voor dichtbevolkt gebied helemaal niet meer te maken. Dat zou dus niet erg logisch zijn. Ik wil best voor het volgende algemeen overleg Maritiem voor u in kaart brengen welke delen onder dichtbevolkt gebied vallen, of onder de andere uitzonderingen die genoemd zijn.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

De heren Van Aalst en Laçin vroegen aandacht voor de kleinschalige binnenvaart, meer in algemene zin. Andere collega's vroegen nog naar innovatieve concepten. Ik kan daar positief over zijn. Gelukkig zijn er allerlei innovatieve concepten aan het ontstaan. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de watertruck en de Zulu's van de firma Blue Line Logistics. Er zijn allerlei leuke voorbeelden, ook met kleinere schepen. Dergelijke initiatieven juich ik zeker toe. Het is bepaald niet zo dat het alleen maar groter, groter en groter wordt. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we ervoor zorgen dat we ook in de haarvaten van het systeem kunnen blijven varen. Ik mocht vanochtend op een van de kleinere schepen een stukje meevaren. Je ziet dan dat die ook bepaalde obstakels tegenkomen. Daar heb ik een constructief gesprek over gehad. Ik zal eens kijken wat we nog voor obstakels hebben in die kleinere haarvaten, waar soms het beheer van sluizen is overgedragen aan gemeenten. We zullen kijken of we daar nog wat efficiency in kunnen krijgen. Daar heb ik zeker aandacht voor. Voorzitter, ik denk dat ik de meeste specifieke binnenvaartonderwerpen daarmee heb gehad, behalve dan verduurzaming. Ik kijk maar even naar de Kamer.

De voorzitter:

Dan kunt u verdergaan met het volgende blokje: duurzaamheid.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

De green deal is door bijna iedereen genoemd. We zijn direct na het regeerakkoord aan de slag gegaan om ook voor deze sector een green deal te sluiten. Daar zijn meer dan 40 partijen bij betrokken, zowel op het gebied van de zeevaart als de binnenvaart en de havens. Ook de financiële sector zit daarbij aan tafel. Ik dacht dat de heer Schonis daarnaar vroeg. Het is een heel breed gezelschap, want je hebt alle partijen in de keten nodig – niet in de laatste plaats de verladers – om met elkaar te kijken hoe je tot een green deal kunt komen. Daarbij zijn draagvlak en zorgvuldigheid van belang. Dat kost tijd. Ik verwacht daar in de eerste helft van 2019 mee klaar te zijn. U moet in ogenschouw nemen dat aanvankelijk gedacht werd dat het hele klimaatakkoord eerder af zou zijn. De Mobiliteitstafel die daaronder hangt en de verschillende deeltafels die daar weer onder hangen, vragen natuurlijk ook veel van het tempo van alle partijen die hierover meedenken. De brede bijeenkomsten die ik zelf heb meegemaakt, vond ik in ieder geval heel goed. Het was plezierig om te merken hoe constructief en enthousiast iedereen daar aan tafel zit.

Ik denk dat ik hier dan al genoeg over gezegd heb.

De heer Von Martels vroeg of ik inzicht kan geven in de planning en de knelpunten van de verschillende green deals. Nou zijn er inderdaad ontzettend veel green deals; zelfs meer dan 200, heb ik inmiddels begrepen. Voor een overzicht daarvan zou ik u graag willen verwijzen naar de site www.greendeals.nl, of de website van de rijksoverheid. Waar ik hier in ieder geval naar streef, is één overkoepelende green deal voor het hele maritieme cluster. Daar zullen allerlei deelakkoorden onder vallen. Dat is het streven en daar hoop ik u dus in de eerste helft van 2019 over te informeren.

De heer Von Martels heeft ook gezegd: er is 1,2 miljoen beschikbaar voor pilots. Hij vroeg of dat wel genoeg is en wat de rol van de overheid is. Dit budget is bedoeld voor pilots en demonstratieprojecten. Daar ligt vooral de rol van de overheid. Volgend jaar komt er weer een subsidiemogelijkheid voor pilots en demonstratieprojecten. Een ander verhaal is de grootschalige uitrol. Die zal investeringen vragen die je niet met subsidie van de overheid kunt doen. Dan kom je namelijk meteen in het vaarwater van de staatssteun. Dat wordt dus ingewikkeld. Ik zoek met partijen naar andere manieren. Een Europees fonds zou daar bijvoorbeeld erg bij kunnen helpen. Eurocommissaris Bulc heeft 2018 uitgeroepen tot het jaar van de multimodaliteit, maar dat neemt niet weg dat er ook in 2019 volop aandacht zal zijn voor de maritieme sector en innovatie daarin.

Mevrouw Teunissen heeft gevraagd hoe je de klimaatdoelstellingen in lijn kunt brengen met de green deal. In april 2018 heeft de IMO haar initiële strategie afgesproken. U hebt dat ook gememoreerd. In de green deal wordt straks voor Nederland een concrete invulling gemaakt voor de komende vijf jaar en hoe wij onze ambitie zo hoog mogelijk kunnen brengen, in overeenstemming met wat realistisch is en met wat de sector aankan.

De heer Schonis heeft nog specifiek gevraagd naar een financieringsfonds voor de verduurzaming van de binnenvaart. U hebt ook allemaal benoemd dat de investeringskosten van verduurzamingsmaatregelen vaak hoog zijn. Investeringskosten moeten worden terugverdiend gedurende een afschrijvingstijd van ten minste tien jaar, maar vaak nog veel langer. Een fonds met garantiestellingen is inderdaad een mogelijk middel om de milieuprestaties van de binnenvaart te verbeteren.

In het eindverslag van het Europese project PROMINENT wordt een gasolietoeslag genoemd als mogelijkheid om een fonds te vullen. Ondernemers zouden dan een heffing betalen op de brandstofkosten, waarna de opbrengsten gebruikt worden voor verduurzamingsmaatregelen. Vanwege het internationale karakter van de binnenvaart en borging van een level playing field is een aanpak van zoiets op Europees niveau noodzakelijk. Daar trek ik dus Europees nog steeds voor aan de bel. Het is

natuurlijk het allermooiste als het gewoon een businesscase kan zijn. Ik heb vanmorgen ook nog op een ander schip gevaren. Daar is een combinatie met een bekende bierbrouwer aan de orde. Je denkt daarbij op termijn aan projecten waarbij een schip elektrisch vaart en de accu op het schip tegelijkertijd kan worden ingezet voor stabilisatie van het hele energienetwerk. Energiebedrijven zitten daar ook bij aan tafel. Zoals de plannen nu laten zien, is dat ook nog eens een keer goedkoper dan bij varen op de conservatieve manier. Dan is er ook gewoon een businesscase, door het met z'n allen samen te doen. Ik hoop natuurlijk dat we juist dat soort concepten in de toekomst kunnen gaan opschalen. Behalve dat het project van de kant moet worden gekregen, hoeft er dan geen overheidsgeld meer in.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik hoor de Minister zeggen dat zij nadenkt over een Maut; een tolheffing of brandstofaccijns voor dieselschepen op de binnenvaart. Dat zou een fonds kunnen voeden. Dat klinkt veelbelovend, maar ik denk niet dat dat op korte termijn zoden aan de dijk zet. Het gaat bovendien over de binnenvaart, terwijl mijn vraag juist specifiek ging over de zeescheepvaart, de maritieme sector, de grotere schepen. Daarin heeft Nederland ook een naam hoog te houden. Een aantal mensen refereerde daar ook aan. Daar is men voorlopig niet gehouden aan Europese afspraken, want dat is eigenlijk internationaal. Je zou daar als Nederland een voortrekkersrol in kunnen pakken. Ik heb als voorbeeld genoemd dat je dan via Invest-NL zou kunnen proberen om innovaties op dat gebied te stimuleren. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Voordat we misverstanden in de wereld krijgen: geen tol of Maut voor de binnenvaart. Dat heb ik zeker niet gezegd en dat is ook absoluut niet het plan. Het voorbeeld van Invest-NL dat u noemt, is bij uitstek iets wat we binnen de green deal meenemen. Niet alleen Invest-NL, maar ook de private financiers en de banken zitten aan tafel om mee te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we de langetermijninvesteringen behapbaar maken en voor de ondernemers dichterbij brengen.

De voorzitter:

Minister, er is nog een vervolgvraag van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik hoor de Minister tot twee keer toe de eerste helft van 2019 noemen. Dat is een periode van ongeveer zes maanden. Ik zal proberen zo concreet mogelijk te zijn. 30 juni vind ik wat laat. Is mei bijvoorbeeld haalbaar? De sector zit hier zelf op te wachten. Die komt naar ons toe met concrete plannen. Het gevoel dat ik krijg, is dat het eigenlijk een beetje aan de Minister ligt. Ik ben dus heel benieuwd of de Minister kans ziet om dit te versnellen naar bijvoorbeeld het eerste kwartaal van volgend jaar.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dat zou natuurlijk heel mooi zijn. We proberen het zo snel mogelijk te doen, maar het hangt natuurlijk samen met de andere processen, zoals de Mobiliteitstafel, het klimaatakkoord en alle afspraken die daarover gemaakt worden. Ik weet niet meer wie, maar iemand noemde ook de biobrandstoffen. De biobrandstoffen kun je maar voor één doel tegelijk inzetten. Je moet het dus in het grotere kader kunnen plaatsen. Als iedere sector voor zichzelf het ideale plaatje heeft geschetst, maar het niet blijkt te passen als je die plaatjes vervolgens bij elkaar legt, dan hebben we nog

niks. Ik ben daar dus een beetje van afhankelijk. Maar we doen ons uiterste best om het zo snel mogelijk te doen. Ik ben zelf op 12 juni jarig. Wie weet is het een mooi verjaardagscadeautje. Maar laten we proberen om het zo snel mogelijk te doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

De heer Von Martels vroeg wat ik ga doen om het meten aan de pijp mogelijk te maken. Het meten aan de pijp is inderdaad een belangrijke stap om de daadwerkelijke emissies van schepen in de praktijk te meten. In september 2016 is de green deal COBALD door verschillende partijen ondertekend. In juni is de evaluatie van die green deal gestart. Op dit moment wordt de laatste hand aan het rapport gelegd. Op dit moment kan er nog geen uitspraak worden gedaan over de technische haalbaarheid van meten aan de pijp. Naar verwachting is daar een vervolgproject voor nodig. Begin volgend jaar zal ik u daar preciezer over kunnen informeren. Het rapport is bijna klaar.

De heer Von Martels vroeg ook nog wat mijn inzet is in de IMO. Zoals gezegd zijn dit jaar de doelen gesteld. Mijn inzet is nu om afspraken te maken over kortetermijnmaatregelen. Ook wil ik de ontwerpeisen waar schepen aan moeten voldoen in IMO-verband aanscherpen.

Er is weinig experimenteerruimte voor biobrandstoffen, zei de heer Von Martels. Kan die verruimd worden? Wat ons betreft is dat niet nodig, want er is ruimte. De EU en de CCR kunnen ontheffing verlenen, maar daar is nog geen aanvraag voor ingediend. Als er onverhoopt toch belemmeringen zijn, zullen we daar graag in ondersteunen. Die zouden er niet moeten zijn. Er kan een ontheffing voor worden ontleend.

De voorzitter:

Misschien kan ik tussendoor even een vraag stellen. Ik had een specifieke vraag over biomethanol; of die mogelijkheid benut kan worden.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Varen op biomethanol kan op dit moment nog niet. Ik heb mij laten vertellen dat het technisch nog niet mogelijk is. Zodra de sector zich daarvoor meldt, zullen we de initiatieven welwillend bekijken. Vervolgens kijken we of daar in de regelgeving eventueel iets voor moet worden aangepast. Maar voor zover we weten, kan het op dit moment nog niet. Mevrouw Kröger vroeg hoe het zit met de handhaving van zwaveldioxide op zee. Dat gebeurt met snuffelpalen en vliegtuigen. Daarmee wordt de zwaveluitstoot gecontroleerd. Zij vroeg of daar boetes voor zijn uitgedeeld. Nee. Er zijn alleen tekortkomingen. Er zijn wel aanhoudingen geweest. Er is strafrechtelijk opgetreden en er zijn drie processen-verbaal opgemaakt.

Ik weet niet wie het zei, maar iemand wilde het zeezwaaien uitzwaaien. Ik denk dat we dat allemaal graag willen. Laten we het zeezwaaien uitzwaaien. Waarom kan Duitsland dat verbieden en Nederland niet? Volgens de Nederlandse rechter is de Nederlandse interpretatie wat zeezwaaien betreft correct. Het is voor de rechter geweest, dus we kunnen er verder niet veel aan doen. De Engelse maritieme autoriteit heeft dezelfde interpretatie als de Nederlandse rechter, namelijk dat zeezwaaien niet verboden is volgens de internationale zeevaartverdragen. Duitsland kiest een andere interpretatie en staat het lozen van waswater alleen toe als een schip daarna naar een andere haven doorvaart. Ik wil wel benadrukken dat het lozen van waswater alleen is toegestaan als de te lozen stoffen geen blijvende schade aan het mariene milieu opleveren en als aan de lozingsvoorwaarden wordt voldaan. Anders is het sowieso verboden.

De voorzitter:

Er is een vraag tussendoor van mevrouw Teunissen. Haar laatste interruptiemogelijkheid.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Een helder antwoord van de Minister dat de rechter een andere interpretatie heeft gegeven aan de vraag of een verbod geldt of niet. De vraag is echter niet of de uitspraak van de rechter in Nederland correct is, maar of de Duitse interpretatie incorrect is. Is er een bezwaar om de Duitse interpretatie van het verdrag over te nemen?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Daar zien we geen mogelijkheden toe, want je houdt je uiteraard aan de uitspraken van de Nederlandse rechter.

De voorzitter:

Tot mijn spijt kan ik mevrouw Teunissen geen vervolgvraag meer toekennen, maar zij heeft in tweede termijn nog alle mogelijkheden om aandacht te schenken aan dit onderwerp.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Hier staat meneer Schonis, maar volgens mij was het mevrouw Kröger die vroeg om het opstellen van een lijst van stoffen die wel kunnen worden bijgemengd. Er is geen lijst voorzien met stoffen die in scheepsbrandstoffen mogen zitten. De Europese stoffenwetgeving REACH voorziet daarin. Dat is eerder ook aangegeven in de brief die uw Kamer naar aanleiding van de documentaire Beerput heeft ontvangen, dus ik heb daar op dit moment niets aan toe te voegen.

Dan vraagt mevrouw Kröger nog hoe het met stookolie zit en of REACH hiervoor wel kan worden ingezet. De ILT inspecteert producenten van stookolie op REACH-eisen in combinatie met afval.

Dan vroeg mevrouw Kröger of ik het toezicht heb verscherpt op buitenlandse schepen uit landen waar milieuverdragen niet zijn geratificeerd. Binnen de EU is er een geharmoniseerde, op risico gebaseerde inspectiesystematiek, die bepaalt op welke wijze er toezicht wordt gehouden op schepen die onder buitenlandse vlag varen. Het systeem geeft automatisch aan welke schepen voor controle in aanmerking komen. Als een vlaggenstaat een slechte performance heeft, komt dat schip automatisch vaker terug om geselecteerd te worden. Wanneer een land een milieuverdrag niet heeft geratificeerd, controleert de inspectie van de ILT of er minimaal aan het veiligheidsniveau van het niet-geratificeerde verdrag wordt voldaan.

Waarom duurt het zolang voordat de green deal is gesloten? Daar heb ik eigenlijk al iets over gezegd.

Voorzitter, dan heb ik de vragen uit dit blokje denk ik behandeld.

De voorzitter:

Gaat u rustig verder.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dan ga ik verder met de zeevaart. Er is gevraagd naar de beleidswijziging voor schepen van ideële organisaties. Als gevolg van de registratie als pleziervaartuig hoefden deze schepen niet aan een aantal eisen op veiligheids- en bemanningsgebied te voldoen. Dat sluit eigenlijk niet aan bij het risicoprofiel. Daar zijn we door andere landen op gewezen. Schepen die bijvoorbeeld vluchtelingen in de Middellandse Zee opnemen, moeten op z'n minst ook aan de veiligheidseisen voldoen. Aan de opleiding van de bemanning mogen eisen worden gesteld die bij de omvang van het schip horen. Er is gevraagd of ik daarmee onze ideële ngo's overval. Ook is er gevraagd om een consultatie. We zitten

binnenkort met deze organisaties om de tafel. We hebben gezegd dat ze helemaal niet acuut in de problemen hoeven te komen. Maar ook voor deze organisaties geldt dat zij ook zelf moeten willen dat er gekwalificeerd personeel aan boord is en dat de schepen aan de veiligheidseisen voldoen. We gaan met hen in gesprek om een goede overgangperiode te creëren. We gaan ze niet van de ene op de andere dag in de problemen brengen. Ik wil eerlijk gezegd niet meemaken dat er met een van die schepen straks een ongeluk gebeurt als daar bemanning op zit die niet capabel genoeg is of als niet aan de fundamentele veiligheidseisen wordt voldaan, en dat er naderhand wordt gezegd: maar hoe kan dat nou? Dat is het enige waar we nu mee aan de slag gaan. We brengen geen enkele organisatie in de problemen. We zeggen niet opeens dat de veiligheidseisen morgen klaar moeten zijn. Dat heb ik ook in de Kamerbrief geschreven. We gaan daar een rustige overgangstermijn voor creëren. We gaan met de organisaties bespreken hoe we een en ander in balans kunnen brengen. Ik zie eerlijk gezegd alleen maar een goede beweging om normale eisen aan veiligheid te stellen.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een brief die met de woorden «met onmiddellijke ingang» begint, en het feit dat ideële organisaties er deels nog steeds geen weet van hebben dat het op hen betrekking heeft, zie ik niet helemaal als een rustige overgang. Volgens mij deelt het veld die mening ook. De vraag is dus wat echt de aanleiding is. Eigenlijk hoor ik de Minister zeggen dat we op instigatie van een bepaald land dat zorgen had over de veiligheid van een bepaald schip, of schepen, in een situatie zijn gekomen waarin een hele brede variant van schepen – waaronder scouts en de KNRM, maar ook schepen van ngo's – aan een nieuwe set criteria moet voldoen, en dat de Minister eigenlijk niet eens weet wat die criteria zijn. Is dat de samenvatting?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Het zal mevrouw Kröger niet verbazen als ik zeg dat dat niet de samenvatting is en zeker niet mijn samenvatting. Ten eerste: we hebben gezegd dat we met de schepen die nu rondvaren in gesprek gaan. «Onmiddellijke ingang» heeft betrekking op de nieuwe schepen. Alles wat er nu bij komt, laat je hier niet meer voor in aanmerking komen. Het hangt heel erg van het schip af. Bij de KNRM gaat het bijvoorbeeld om een heel ander soort schepen voor een heel ander doel. We kijken dus per schip, per soort. We gaan met de organisaties om de tafel zitten. Die hoeven wat dat betreft helemaal nergens bang voor te zijn. Zij zijn er ook bij gebaat dat er gekwalificeerde bemanning aan boord is en dat er geen onnodige veiligheidsrisico's worden genomen. Dat is het enige. Dus of het leidt tot...

De voorzitter:

Mevrouw Kröger had nog een tweede vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dit was in de richting van mevrouw Teunissen, maar het ziet wel op hetzelfde punt. Gaat dit nou leiden tot beleidsonzekerheid? We sluiten voor de eisen zo veel mogelijk aan bij de bestaande eisen voor de koopvaardij. Veel schepen komen daar vandaan. Ze zijn oorspronkelijk ook voor dat doel gebruikt. Het is op zich best vreemd dat als een bepaald koopvaardijschip voor een ander doel wordt gebruikt, waarbij eisen aan de bemanning en het schip worden gesteld, je die eisen opeens helemaal niet meer zou hebben. We gaan daar graag met hen het gesprek over aan. Die consultatie, zoals u het noemt, gaan we doen, door binnenkort met de organisaties om de tafel te zitten.

Of de overgangstermijn...

De voorzitter:
Mevrouw Kröger.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:
Het is nog op hetzelfde punt, voorzitter.

De voorzitter:
Sorry. Maakt u uw zin af en dan komt mevrouw Kröger met een vervolgvraag.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:
Zal ik alles afmaken over dit onderwerp? Dat is misschien makkelijker. De heer Dijkstra vroeg of de overgangstermijn zo kort mogelijk kan zijn. Je streeft er altijd naar om een overgangstermijn zo kort mogelijk te laten zijn. Het geldt uiteraard alleen voor schepen die al onder de Nederlandse vlag varen. Voor schepen die een nieuwe aanvraag doen, gaat het vanaf het begin in. In het overleg zullen we bespreken wat de eisen worden en in welke mate schepen daar al aan voldoen. En we hebben het met hen ook over de vraag wat een redelijke overgangstermijn is.

De voorzitter:
Sorry, ik ga toch even tussendoor ingrijpen.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:
Maar het is op hetzelfde punt. Zal ik het dan afmaken? Ik heb nog twee blaadjes.

De voorzitter:
U mag het van mij afmaken, maar dan wel met toestemming van de heer Dijkstra, want die heeft eigenlijk een vraag. Hij zegt dat u het kunt afmaken. Prima.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:
Mevrouw Teunissen vroeg of we de organisaties nog voor de kerst willen beantwoorden. Dat is inderdaad mijn voornemen. «Mijn voornemen» klinkt nog niet echt bevredigend als ik het hier zo zie staan. We beantwoorden de brief voor de kerst en gaan daarna zo spoedig mogelijk met de organisaties om de tafel, maar volgens mij hoeven ze zich helemaal niet zo veel zorgen te maken. Wie draait voor de extra kosten op? Schepen zijn uiteraard altijd zelf verantwoordelijk voor de kosten die een registratie met zich meebrengt. In dit geval is er sprake van een beleidswijziging. Gaat het dan om onverwachte kosten? Ook daarover ga ik met de betreffende organisaties in gesprek. We gaan niet opeens onredelijke eisen stellen. Dat was het dan, voorzitter.

De voorzitter:
Nu is dan de mogelijkheid voor eerst mevrouw Kröger en vervolgens de heer Dijkstra om nog een vraag te stellen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
Ik kan niet anders dan dit een hele merkwaardige gang van zaken vinden. Aan de ene kant schetst de Minister dat ze heel ruimhartig in consultatie met alle betrokkenen gaat kijken hoe de regels eruit moeten zien – dat snap ik – en vooral ook welke definitie er wordt gebruikt om een ideële organisatie te omschrijven. Gaat het dan om een anbi-status? Waar hebben we het dan over? Aan de andere kant schrijft ze in een brief aan de Kamer «per onmiddellijke ingang». Dat is toch geen manier van

bestuur, van rechtszekerheid bieden? Dan was de gang van zaken toch geweest dat de Minister had aangekondigd: wij willen regels gaan maken voor ideële organisaties onder de pleziervaart en daarvoor start ik een traject? Maar schrijf niet in een brief «per onmiddellijke ingang».

De voorzitter:

De vraag is helder.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Mevrouw Kröger doet het nu voorkomen alsof het zich op ideële organisaties richt, maar dat is helemaal niet het geval. Het geldt namelijk voor iedereen, dus ik hoef geen definitie te maken van een ngo. We gaan het gesprek aan met iedereen die een pleziervaartuig voor een ander doel dan plezier gebruikt.

De voorzitter:

De heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben blij met de gelijke monniken, gelijke kappen. Ik denk dat we daarvoor moeten staan als overheid. Het gaat inderdaad veel breder om een Rijkswet nationaliteit zeeschepen. Als zo'n schip zijn vlag verandert – er zijn landen die misschien helemaal geen eisen hebben – is het probleem voor ons dan uit de wereld, of zijn we nog steeds verantwoordelijk? Wat heeft die vlag daarmee te maken? Of is het iets anders?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Als land heb je de verantwoordelijkheid voor de schepen die onder jouw vlag varen. We moeten erop toezien dat schepen die onder Nederlandse vlag varen, voor welk doel dan ook, aan de bijbehorende veiligheidseisen voldoen en gekwalificeerd personeel hebben voor wat bij de aard en omvang van zo'n schip past. Het lijkt me heel normaal dat iedereen daaraan wil voldoen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dan kom ik bij het blokje overige. Daar zitten waarschijnlijk onderwerpen van verschillende aard in. We beginnen met de cruiseschepen. De heer Dijkstra vroeg of ik bereid ben om onder mijn verantwoordelijkheid als coördinerend bewindspersoon een charmeoffensief voor de cruisesector in te zetten. U weet dat mijn collega Koolmees eerstverantwoordelijke is voor de socialezakenwetgeving. Ik ben er wel nauw bij betrokken, omdat het de maritieme sector direct raakt. Dus ik zal me zeker blijven inzetten om de reparatie van cruiseschepen, en überhaupt schepen in brede zin, weer in Nederland op de Nederlandse scheepswerven te kunnen laten plaatsvinden. Als die regelgeving verduidelijkt en aangepast is, zullen we kijken wat er eventueel nog meer nodig is om dat werk terug te halen naar Nederland. Hopelijk zal in Miami ook door de sector goed naar voren kunnen worden gebracht dat de schepen in Nederland van harte welkom zijn, want het is prima voor onze werkgelegenheid.

Dan kom ik op een ander punt, en dan kijk ik vooral naar de heer Van Aalst. Dan heb ik het over de problematiek tussen rederij Noordgat en de KNRM. Zoals u heel goed weet, zijn er tot op heden al meerdere bemiddelingspogingen geweest om tot een oplossing te komen in dat geschil, ook al onder het vorige kabinet, in 2015 door de kustwacht, in 2016 door Rijkswaterstaat, in 2017, overlopend naar 2018, door een onafhankelijke bemiddelaar. En u heeft gelijk: ook de bemiddeling van die onafhankelijke bemiddelaar heeft niet tot overeenstemming geleid. Alle partijen, inclusief

de kustwacht, hebben zich tot geheimhouding verplicht, zodat ook geen mededelingen kunnen worden gedaan over het verloop van die bemiddeling. Ik vind het ontzettend jammer dat daaruit geen positief resultaat is gekomen. Overigens hecht ik eraan om aan te geven dat het geschil niet van invloed is of is geweest op de veiligheid van schepen op de Noordzee. Daar ligt ook onze verantwoordelijkheid. Ik spreek echter wel de hoop uit dat partijen er een keer samen uitkomen.

De heer Laçin heeft gevraagd of ik de manier waarop dat bergen op het water is georganiseerd eens kan vergelijken met hoe het op de weg gebeurt en of ik daarvan zou kunnen leren. Ik vind dat op zich een interessante gedachte. U zult ook begrijpen dat ik daar niet direct nu het antwoord op kan geven, maar ik ben bereid om eens te kijken of er overeenkomsten zijn, of daar iets uit te leren valt.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**:

De heer Von Martels heeft een vraag voor u.

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

Ik hoor de Minister zeggen: ik ga toch proberen, pogen, om partijen er zelf uit te laten komen. Maar is nu niet het stadium bereikt dat er gewoon triageregels moeten worden opgesteld om op korte termijn helderheid te bieden in dit hoofdstuk dat eigenlijk al veel te lang duurt? Is de Minister daartoe bereid?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

De onafhankelijke bemiddelaar heeft al gekeken naar die triage. Dat was onderdeel van die gesprekken. Maar ze zijn daar helaas niet uitgekomen. Dus ja, we kunnen nog een keer opnieuw pogingen in het werk stellen, maar wat betreft de uitvoering van de Search and Rescue-taken, is er op zich geen probleem. Wanneer er na afhandeling van een noodoproep nog een verzoek om berging of sleep hulp is, is het aan de eigenaar of schipper om te bepalen wie hij daarvoor inzet, of hij daar de professionele berger of de KNRM en/of omstanders voor inzet. Als vrijwilligersorganisatie biedt de KNRM de diensten gratis aan en de bergers doen dat uiteraard tegen een commercieel tarief. Gelet op de omvang van de schepen van de KNRM is dit ook alleen aan de orde bij de kleinere recreatievaart.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels, aanvullend hierop.

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

Als mijn opmerking richting de Minister in ieder geval maar duidelijk genoeg is. Neem zelf initiatief om tot een oplossing te komen en die vrijblijvendheid moet er absoluut af. «Partijen samen bij elkaar brengen» is te vrijblijvend. Dus probeer dat vrijblijvende eraf te halen en probeer zelf initiatief te nemen om tot een oplossing te komen, zou ik willen zeggen.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Nou, ik ben van beroep geen mediator, dus ik weet niet of het direct heel veel beter wordt als ik het zelf ga proberen. De suggestie werd gedaan om eens te kijken of er iets te leren valt van hoe het bij de weg gaat met de bergers, of we daar nog iets mee kunnen. Die suggestie wil ik wel overnemen, want, nogmaals, de problemen zitten niet zozeer in de definitie van wanneer het nou is of hoe die triage er precies uitziet. Het is de vraag wie het vervolgens laat doen als beide zich aandienen of beide in de omgeving zijn.

De **voorzitter**:
De heer Van Aalst.

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

Met dat laatste antwoord van de Minister ben ik op zich heel blij, want ze geeft aan: laten we het net zo doen als op de weg. Nou, dat lijkt me fantastisch, want ambulances gaan ook geen auto's afslepen. Dus het lijkt me op zich een goed idee. Laten we het inderdaad op het water op dezelfde manier doen, namelijk dat mensen gered worden door de KNRM en het slepen gewoon door de bergers gebeurt. Volgens mij is de regelgeving hartstikke helder. Volgens mij is nu gewoon het punt dat de Minister even de knoop doorhakt, duidelijkheid geeft en zegt: zo zijn de regels, zo gaan we het doen. Dan laat ik die mediation even lekker voor wat die is. Voor mij is het nu gewoon aan de Minister om het initiatief te nemen en te zeggen: zo gaan we het doen; het is klaar. Bent u daartoe bereid?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Als het zo eenvoudig was, dan hadden mijn voorgangers dat al wel gedaan, maar het is dus heel ingewikkeld. Bij kleine scheepjes is het mogelijk, bij de grotere schepen kan het alweer niet altijd, want je moet natuurlijk vooral de veiligheid voorop laten staan. Ik stel voor dat ik er nog een keer schriftelijk op terugkom bij uw Kamer en dat ik eens even voor u op een rijtje zet hoe het bij de andere sectoren geregeld is, zodat u kunt zien waar de verschillen zitten. Dan kunnen we nog een keer doorpraten over eventuele andere mogelijkheden.

Voorzitter: Von Martels

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst heeft zijn interruptiemogelijkheden eigenlijk al verspeeld en mag van geluk spreken dat de heer Dijkstra nog even aan het woord was. De heer Laçin is de enige aan tafel die nog één mogelijkheid heeft om een interruptie te plaatsen. Vervolgens heeft iedereen de mogelijkheid om in tweede termijn nog kanttekeningen bij dit onderwerp te plaatsen.

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

Ik heb nog een korte verhelderende vraag over wat net aan de orde is geweest, over die ngo's.

De **voorzitter**:

Ik denk dat u deze opmerking prima in tweede termijn kunt plaatsen.

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

Het kan misschien wel een tweede termijn voorkomen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Wie weet, misschien neemt de heer Laçin de woorden wel over die u qua strekking in gedachten had.

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

Ik ben bang van niet. Ik ga proberen ze in te fluisteren, voorzitter. Het ging er mij alleen om of de regelgeving voor die ngo-schepen ook geldt voor de boten van de KNRM. Dat was mijn vraag.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

In principe geldt die voor iedereen. Ja dus.

De **voorzitter**:

De heer Laçin, gaat uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Nu ik de laatste ben die een interruptie heeft, neem ik even de tijd, voorzitter. Ik ga er even goed voor zitten.

De **voorzitter**:

Die kans krijgt u ook weer niet.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, mijn oproep aan de Minister om ook naar de weg te kijken, was vooral niet bedoeld om lekker de tijd te nemen. Er is mediation geweest, er zijn geen afspraken gemaakt, maar de afspraken in de sector liggen er al. Het gaat erom dat ze gewoon uitgevoerd moeten worden. Ik wil de Minister echt oproepen om als het nodig is gewoon met de vuist op tafel te slaan. Het kan ingewikkeld zijn, maar ik vind echt dat er nu stappen genomen moeten worden. Anders zijn die bergers het straks beu en stoppen ze ermee, en dan kunnen wij ons niet aan de internationale maritieme afspraken houden. Zo ver moet het niet komen. Dus ik wil de Minister echt vragen, oproepen, om haar regierol te nemen en aan de slag te gaan om afspraken af te dwingen.

De **voorzitter**:

Kortom, meer een oproep dan een vraag.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Kijk, dat is natuurlijk al jarenlang geprobeerd. Ik wil ook niet aan u doen voorkomen alsof daarvoor in één keer de ideale oplossing te bedenken is. Het zijn hele lastige gevallen die je niet met een schaarje kunt knippen. Je kunt mensen niet dwingen om dit te doen. Ik heb net gezegd dat ik graag nog eens voor u op een rijtje wil zetten waar het probleem precies zit en hoe het zit bij de andere vervoersvormen. Dan kunt u bekijken wat volgens u dan nog mogelijk is.

De heer Von Martels vroeg nog of de Minister meer duidelijkheid kan geven over de bijdrage van IenW aan de medefinanciering van het Seven Oceans Simulatorcentrum van MARIN. Ik kan heel goed begrijpen dat MARIN graag duidelijkheid wil over die financiering, maar op dit moment kan ik daar nog geen concrete toezeggingen over doen. MARIN valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Economische Zaken en rijksbreed zijn we nog niet helemaal rond met de gedachtevorming. Binnenkort, in januari, vindt daar weer overleg over plaats met de meeste betrokken partners. Dus ik moet helaas nog even om wat geduld vragen. Kan de Minister aangeven hoe het onderzoek wordt ingestoken? Daarbij wordt verwezen naar de motie op stuk nr. 189, die betrekking heeft op MARIN. Ons ministerie levert ook een bijdrage aan het topsectorenbeleid. Instituten als MARIN zijn opgenomen in die programmering. Met MARIN, en ook met de TU Delft, werken we aan concepten voor bestaande en nieuwe schepen. Dat doen we ook in het kader van het klimaatakkoord, de energietransitie en de green deal. Al die aspecten vindt u daarin terug. Dan kom ik bij de heer Schonis. Zijn vraag is of de Minister ook bereid is verladers te verleiden, een visie op het goederenvervoer te formuleren en daarin ook concrete doelstellingen op te nemen. Het antwoord daarop is ja, maar ik zal er iets meer over zeggen, anders is het een beetje flauw. Mijn visie op de toekomst van de logistiek zal ik graag geven in de goederenvervoeragenda, die u in het voorjaar van 2019 zult ontvangen. Die agenda zal de concrete stappen benoemen die we moeten zetten en de afspraken die de sector en de overheid moeten maken. Ik zal daarbij ook ingaan op het integrale goederenvervoer van alle modaliteiten: weg,

spoor en water. Dus de collega-staatssecretaris is daar ook bij betrokken. En een concrete doelstelling is daar zeker onderdeel van. Dan heeft de heer Von Martels – ik zou bijna zeggen tot mijn verdriet – als enige aandacht gevraagd voor de containercongestieproblematiek in Rotterdam. Ik vind dat zelf ook een erg groot probleem. Ik zit er dan ook voortdurend bovenop om te kijken wat we daar aan bespoediging kunnen doen. De containeroverslag in de Rotterdamse haven groeide in 2017 buitengewoon sterk met 12,3%, en die trend zet door. In de eerste drie kwartalen van 2018 is de containeroverslag weer 5,7% gegroeid ten opzichte van 2017. Natuurlijk is dat op zich hartstikke goed nieuws voor de haven, voor de containerterminals, voor de economie en voor de werkgelegenheid. Maar aan de andere kant loopt de binnenvaart door die aan- en afvoer van containers naar het achterland ook tegen beperkingen aan. Net als in Rotterdam is overigens ook in Antwerpen congestie echt een probleem. Dus we zijn aan het kijken hoe we in die hele keten tot verbetering kunnen komen. Je ziet ook dat in sommige gevallen de individuele bedrijfsconcepten worden verlaten ten gunste van collectieve maatregelen. We kijken ook naar bundeling van containers in het achterland, de zogenaamde overflow hubs, die daarin een rol kunnen spelen, een ontkoppelpunt dat zorgt voor meer kaderuimte voor de binnenvaart. We moeten alles uit de kast halen om daaraan te werken. De container exchange-route, die het Havenbedrijf Rotterdam gaat realiseren op de Maasvlakte 2, is ook weer een nieuwe stap in de aanpak van die congestie. Ik duw er ook zeer op dat de verschillende projecten, samen met die overflow hub, eind 2019 geïmplementeerd moeten zijn. Het zal echter helaas niet een-twee-drie op de korte termijn opgelost zijn. Een structurele aanpak zal ook een structurele inzet van ons allemaal vragen om dat op te lossen.

Dan ben ik er, denk ik, doorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat betekent dat we hiermee de eerste termijn definitief hebben afgesloten. Dan gaan we over tot de tweede termijn. Ieder Kamerlid heeft één minuut spreektijd. Dan geef ik graag de heer Schonis als eerste het woord.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Dank voor de beantwoording, Minister. Het is goed om te horen dat u voor de green deal uw eigen verjaardag als deadline stelt. Dan kunt u het in ieder geval niet vergeten, zal ik maar zeggen.

Toch even terugkomend op de brief over de ngo's en de voorwaarden voor die schepen. In uw brief zegt u: ik heb een onmiddellijke registratieverplichting ingevoerd. En vervolgens gaan we nog eens een keer praten over de vraag aan welke veiligheidseisen die schepen moeten voldoen. U komt zelf ook gelijk met een bijzonder punt aan: stel, je hebt een historische driemaster zoals de Eendracht die je op dit moment gewoon als lesschip gebruikt en waarvan je bijvoorbeeld weer een vrachtschip wil maken. Als je dat niet registreert, zal u dat nooit kunnen controleren. Dus ik ben echt benieuwd hoe u dit gaat uitvoeren. Dat is een.

Een tweede punt is de aanleiding, want welk probleem lost dit nou op? Laat ik gewoon man en paard noemen. Het beeld dat wij ervan hebben, is dat Italië gebeld heeft om te zeggen: er varen hier heel veel bootjes met vluchtelingen rond op de Middellandse Zee; doe er wat aan. Ik kan het niet anders maken. Als dat de aanleiding is, moet u dan niet naar dat soort problemen gaan kijken in plaats van dat u heel Nederland opzadelt met een bepaald probleem?

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Schonis, dank u wel. Dan gaan we nu over naar mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Eerst nog even over de ideële organisaties: ik vind het echt heel vreemd en mij is tijdens het debat niet duidelijk geworden waarom de Minister zegt dat er met onmiddellijke ingang aanpassingen moeten komen, terwijl de kosten niet in kaart zijn gebracht. Wat betekent dat voor die organisaties? Daarnaast is nog niet duidelijk welke definitie wordt gehanteerd, welke organisaties eronder vallen en is er nog geen consultatie geweest. Dan vraag ik me af waarom de Minister toch zegt dat dit met onmiddellijke ingang moet gebeuren. Waarom draait ze het niet gewoon om en gaat ze eerst zorgvuldig die consultatie doen en de kosten in kaart brengen? Voorzitter. Dan heb ik nog twee vragen over het varend ontgassen. Waarom wijst de Minister geen kegelligplaatsen aan waar de schepen legaal kunnen ontgassen, in afwachting van de bouw van ontgassingsinstallaties? De tweede vraag is de volgende. Per 1 januari wordt varend ontgassen in dichtbevolkte gebieden verboden op basis van het ADN-verdrag. De Minister heeft net gezegd dat ze voor het volgende AO Maritiem in kaart brengt welke gebieden onder die dichtbevolkte gebieden vallen, maar het verbod treedt al per 1 januari 2019 in werking. Is zij bereid het dan eerder in kaart te brengen, voor die 1 januari 2019?

De voorzitter:

Uw tijd zit erop, mevrouw Teunissen. Wilt u afronden?

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Oké, voorzitter. Dan sluit ik nog even af met het zeezwaaien. Nog één vraag. De Minister heeft volgens mij nog niet duidelijk gemaakt waarom we niet gewoon de Duitse interpretatie van het verdrag, namelijk dat er wel een verbod op het zeezwaaien kan zijn, kunnen overnemen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Teunissen. Nu de heer Dijkstra; tenminste, die loopt naar de kathedr.

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

Ja, ik vind dit te leuk.

De voorzitter:

Dat sta ik hem graag toe, voor één minuut dan.

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

Ik wens de Minister veel succes als zij naar die cruisebeurs in Miami gaat. Dat was tenminste de planning. Maar dan moeten we echt een oplossing hebben voor het probleem dat we hier hebben, anders staan we daar natuurlijk voor spek en bonen.

Ik wil er nogmaals op wijzen dat Nederland wat ons betreft de maritieme hoofdstad van de wereld is. Iedereen komt naar Nederland toe om te kijken hoe wij het hier doen, dat wil zeggen de gemeente Rotterdam en alle partijen die betrokken zijn bij alle innovatie, maar ook de Drechtsteden, de reders, de Maritime Delta en noem maar op. Dus echt een compliment voor hoe zij bezig zijn, ook met verduurzaming, en voor het werkbezoek dat we recent hadden.

Ten slotte vraag ik speciale aandacht voor de binnenvaart. Die mensen zijn ook hier. Echt complimenten voor hoe zij ons iedere keer voeden en dat we met elkaar het belang van die binnenvaart zien. Het is gewoon een

hele mooie sector om trots op te zijn, waar mensen gewoon netjes hard werken en hun geld verdienen, en bijdragen aan onze economie. Dus dank daarvoor.

De voorzitter:

De heer Dijkstra, dank u wel. Gaat u zitten. De heer Laçin, gaat u staan?

De heer **Laçin** (SP):

Nee, voorzitter, ik blijf even zitten. We hebben gesproken over de binnenvaart. Ik onderstreep ook de woorden van de heer Dijkstra. Die binnenvaart is ontzettend belangrijk. Ik maak me heel erg veel zorgen om de uitvoering van onze motie. Daarmee is de Minister nog bezig. Ik hoop dat de Minister snel met een terugkoppeling komt en met maatregelen die onze binnenvaart beschermen en hem niet in de kou laten staan. Over het varend ontgassen maak ik me ook erg veel zorgen. Ik sluit me aan bij de opmerkingen van mevrouw Teunissen. Op 1 januari 2019 gaat dat verbod in, maar als we de Minister zo horen, kunnen we nog wel een tijdje wachten.

Ik maak me ook aardig veel zorgen over de KNRM en de bergers, vooral naar aanleiding van de antwoorden van de Minister. De Minister zegt eigenlijk: ja, het is ingewikkeld; we hebben gedaan wat we konden en voor de rest valt er niet zo heel veel te doen. Daar maak ik me echt zorgen om. Daarom wil ik bij dezen een VAO aanvragen, want ik wil de Minister echt op pad sturen met een opdracht en ik hoop dat de Kamer daarmee instemt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mijnheer Laçin. Het woord is aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een hoop onderwerpen. Ten eerste over REACH en het bijmengen van de stookolie. Mijn vraag was of we REACH kunnen gebruiken om normen te stellen voor de stookolie. Daar krijg ik heel graag nog een antwoord van de Minister op.

Dan over het ontgassen. De Minister doet aan een vorm van anticiperend handhaven bij Schiphol. We weten nu dat er wetgeving op dat ontgassen komt. Kan de Minister dan ook niet anticiperend gaan handhaven op het ontgassen? Heel graag een reactie.

Green deal: haast, wat ons betreft, haast, haast, haast; geen tijd te verliezen en daarbij ook heel graag een reactie op het doel. Maersk kondigde net af: in 2050 geen fossiel meer. Gaat de Minister dat ook nastreven?

Dan als laatste punt mijn grootste zorgpunt van dit AO: de ngo's, de ideële organisaties. De Minister schrijft aan de Kamer dat het om ideële organisaties gaat. Mijn vraag is welke organisaties eigenlijk een brief van de Minister hebben gekregen. Is er een lijst van organisaties waarop deze regels van toepassing worden? Kan de Minister die zo snel mogelijk met de Kamer delen?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kan zij tevens een stappenplan sturen hoe zij dit proces zorgvuldig gaat inrichten? Want de brief die ze gestuurd heeft, laakt wat ons betreft echt zorgvuldigheid.

De voorzitter:

De heer Van Aalst, het woord is aan u.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik ben gematigd positief vandaag, vooral rondom de ngo-regelgeving die er nu aankomt. Als die leidt tot wat voor D66 een probleem geeft met betrekking tot Italië, zijn wij daar juist heel blij mee. Dat zal hem niet verbazen. Als ik dan van de Minister hoor dat de KNRM mogelijk ook onder die regelgeving valt en dat deze regelgeving mogelijk meer duidelijkheid geeft rondom de SAR-problematiek die nog speelt, ben ik daar op zich heel blij mee. Dat biedt mogelijkheden.

De Minister heeft aangegeven dat ze terugkomt op de motie over de CCR-regels. Verder is er al een VAO aangevraagd. Dus ik ben gematigd positief.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**:

De heer Von Martels voor zijn bijdrage. U heeft één minuut.

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

Dank u wel dat u mij daarop wijst. In dit algemeen overleg zijn heel veel punten aan de orde geweest. Onderwerpen die voor ons van groot belang zijn, zijn de green deals en het varend ontgassen. Ik heb het niet zelf genoemd, maar ik ben blij dat mijn collega's dit laatste punt volop onder de aandacht hebben gebracht. Het CDA heeft er schriftelijke vragen over gesteld – dat onderwerp leeft ook bij ons zeer sterk – net als over MARIN. De congestie van de Rotterdamse haven is evenzeer een belangrijk onderwerp.

Er is nog één onderwerp waaraan ik in de eerste termijn niet echt ben toegekomen: de nieuwe zeesluis IJmuiden. Wij maken ons zorgen over de nieuwe zeesluis in IJmuiden. Er zijn een aantal negatieve ontwikkelingen. We denken dat het project heel veel kenmerken heeft om te ontsporen. Het begint een beetje een déjà-vugevoel op te roepen aan andere projecten die niet goed gingen, zoals de Noord/Zuidlijn, de Betuweroute en de hogesnelheidslijn. We stellen daarom voor om een tussentijdse externe review te laten maken op het project. We willen graag weten hoe de Minister daarover denkt.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U mag het weer overnemen.

Voorzitter: Von Martels

De **voorzitter**:

Met alle plezier. Dan geef ik nu graag het woord aan de Minister. Er zijn nog enkele vragen in tweede termijn gesteld. Wilt u even schorsen? Tien minuten? Er is eigenlijk een eindtijd van 17.30 uur gesteld. Als het u binnen tien minuten lukt, zou dat mooi zijn, maar ik geef u graag de mogelijkheid. Dus even een kleine tien minuten pauze.

De vergadering wordt van 17.16 uur tot 17.24 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering en geef de Minister de gelegenheid om de vragen uit de tweede termijn te beantwoorden.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Voorzitter, dat zal ik graag doen. Het zijn er niet heel veel meer.

Er was nog een vraag uit het begin van de eerste termijn, waarop ik het antwoord schuldig moest blijven. Die had te maken met het boetebeleid en wanneer dat kon ingaan, die 50% reductie voor de natuurlijke

personen. Het gaat officieel in per 1 januari 2019. Ik moet daar nog een ministeriële regeling voor maken, maar ik kan het in het kader van het anticiperend handhaven wel nu vast gaan toepassen.

Dan de opmerking over het zeezwaaien. Ik zie dat mevrouw Teunissen er niet is. Die ging over de eigen interpretatie van Duitsland. Ik wil nog een keer duidelijk maken dat Duitsland zeezwaaien verbiedt als je bij wijze van spreken van Hamburg de zee opgaat en weer terug, maar niet als je onderweg van Hamburg naar een Deense of Zweedse haven gaat. Dus ze doen het wel degelijk en het is dus ook in Duitsland toegestaan. Alleen geldt bij hen dus dat het en route moet zijn en dat je het niet mag doen als je de zee opgaat en weer terugkeert naar dezelfde haven. De facto gebeurt het dus ook, alleen op een andere manier.

De heer Von Martels bracht nog een nieuw onderwerp op de agenda, namelijk de zeesluis IJmuiden. Dat is inderdaad een migraineproject. Daar zijn inderdaad kostenstijgingen, tegenvallers die flink in de papieren lopen en ook ten aanzien van de planning zand in de motor gooien. Een externe review is niet nodig, want juist omdat wij daar ook zorgen over hadden, zijn er al reviews gemaakt, zowel op de planning als op de techniek, en die zijn ook door externen gedaan. Dus daarmee is al rekening gehouden. Dan is de vraag gesteld of we REACH kunnen gebruiken om normen te stellen voor stookolie. Op basis van REACH wordt gehandhaafd door de ILT bij de oliebedrijven. De eisen aan stookolie zijn ook onderwerp van gesprek in IMO-verband. Die staan in MARPOL, the Marine Pollution, Annex VI, maar REACH is Europees en scheepvaart is internationaal; dus dat matcht niet.

Waarom nu die onmiddellijke ingang van de beleidswijziging voor de ideële organisaties, voor die ngo-schepen? Ik heb u al toegelicht dat die onmiddellijke ingang alleen geldt voor nieuwe inschrijvingen in het Nederlandse register. Daarvoor gelden vanaf nu de strengere eisen. Voor bestaande schepen gaan we met de organisaties in overleg over een goede overgangstermijn die na dat overleg bepaald zal worden. Dus er hoeft bepaald geen paniek toe te slaan. We gaan gewoon met hen in gesprek over hoe we kunnen zorgen voor de juiste kwalificatie-eisen aan zowel de bemanning als het schip.

Welke organisaties hebben een brief gekregen? Dat zijn Greenpeace, Women on Waves, Sea-Watch, Jugend Rettet en Sea Shepherd. In eerste instantie richten we het gesprek op hen, omdat zij in die categorie zijn ingeschreven. Met die organisaties beginnen we dus. Die hebben we als eerste uitgenodigd, omdat zij zich, naar ik heb begrepen, de meeste zorgen maken. Dus daarom gaan we met hen als eerste om tafel.

De voorzitter:
Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nee, tot dit debat maakten de andere organisaties zich nog geen zorgen, omdat ze geen flauw idee hadden dat ze onder die regels vielen. De Minister heeft net aangegeven dat het beleid geldt voor alle organisaties die, zoals zij het omschreef, niet als «pleziervaart» geregistreerd stonden. Met andere woorden, die regels gelden ook voor alle organisaties met ideële doelstellingen. Dan gaat het ook over de zeescouts, de Eendracht, onderzoeksschepen et cetera. Mijn vraag aan de Minister is dus of zij een lijst van alle organisaties voor wie deze regels van toepassing worden, met de Kamer kan delen, en een duidelijk, helder en transparant stappenplan hoe er tot regelgeving gekomen wordt in consultatie met die organisaties.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik stel voor dat we een terugkoppeling geven van het gesprek met die organisaties. Dat lijkt me het eerste waar u in geïnteresseerd zult zijn. Ik

wil nog even de specificatie aanbrengen dat het gaat om schepen, niet zijnde passagiersschepen, die grote groepen mensen aan boord kunnen hebben. Daarom valt de KNRM er natuurlijk ook onder, want daar zitten ook meerdere mensen aan boord. Maar het zal natuurlijk niet voor alles gaan gelden; daar moeten we ook niet in doorslaan. Het gaat dus om die schepen waar meerdere mensen of grotere groepen mensen aan boord kunnen komen. Ik zal er schriftelijk bij u op terugkomen. Het lijkt mij niet dat we daar in deze twee minuten nog uitkomen en ik wil mevrouw Kröger graag duidelijkheid bieden.

Dan ben ik rond, want ik was begonnen met het boetebeleid van de ILT. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank, Minister, voor de beantwoording van de vragen. Sorry. Ik zie dat de heer Schonis de mogelijkheid neemt om nog één vraag te stellen.

De heer Schonis (D66):

Om mijn eerdere vraag te herhalen: stellen we die nieuwe eisen voor die ngo's alleen maar omdat Italië u gebeld heeft met die vraag, omdat het alleen maar Nederlandse scheepjes ziet varen? Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Nee, dat klopt niet.

De voorzitter:

Dan kijk ik nog even heel zorgvuldig om me heen. Ik zie verder geen vingers de lucht in gaan. We zijn dus aan het einde van dit algemeen overleg gekomen, maar niet voordat ik eerst de toezeggingen heb opgelezen.

Ik weet dat de heer Laçin al voor het reces een VAO heeft aangevraagd. Is dat nog steeds van kracht? Ja? Dat is dan heel mooi.

Dan de toezeggingen, dat zijn er inmiddels negen.

- In het voorjaar ontvangt de Kamer een evaluatie van de situatie met lage waterstanden, extreme droogte en hoge temperaturen, en de lessen die daaruit moeten worden getrokken.
- Ten behoeve van het volgende algemeen overleg Maritiem zal de Minister een brief sturen over het boetebeleid binnenvaart, meer specifiek over de uniformiteit in het toezicht en over het aantal toezichthouders. Zij zal daarin ook ingaan op de vraag over eventuele verschillen in het Duitse toezicht.
- De Minister zal de Kamer informeren indien uit overleg met de taskforce blijkt dat versnelling van het ontgassingsverbod mogelijk is.
- Voor het volgende algemeen overleg Maritiem zal de Minister het begrip «dichtbevolkt gebied» nader definiëren in het kader van het ontgassen.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Voorzitter, ik heb niet toegezegd dat ik het begrip «dichtbevolkt gebied» ga definiëren, maar dat ik gewoon duidelijkheid zal verschaffen over hoe die formulering in de praktijk zal worden toegepast.

De voorzitter:

Mevrouw Teunissen.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Voorzitter, mag ik dan nog aanvullen dat het gaat om de reikwijdte van het begrip «dichtbevolkt gebied»? Het gaat erom dat de Minister dat uitlegt.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik heb mevrouw Teunissen zo verstaan dat zij wil weten waar je nu wel of niet varend mag ontgassen. Ik denk dat we helderheid moeten geven over de omschrijving daarvan.

De voorzitter:

Die helderheid moet in ieder geval geboden worden. Ik denk dat beiden, de Minister en mevrouw Teunissen, elkaar verstaan dat er helderheid moet komen over wat wel of niet mogelijk is ten aanzien van het ontgassen, want daar hebben we het over.

- In de eerste helft van 2019 ontvangt de Kamer de green deal voor de maritieme sector.
 - Begin volgend jaar ontvangt de Kamer de uitkomsten van het onderzoek naar meten aan de pijp.
 - De Minister zal op korte termijn nog eens schriftelijk terugkomen op het geschil tussen Noordgat en de KNRM.
 - In het voorjaar ontvangt de Kamer de zogenaamde goederenagenda.
- In de tweede termijn deed de Minister nog de volgende toezegging.
- De Kamer ontvangt een terugkoppeling van het gesprek met betrekking tot de registratie en certificering van zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen.

Deze toezeggingen zijn dus gedaan. Daarmee komen we tot een afsluiting van dit algemeen overleg. Daarbij wil ik iedereen hartelijk danken voor zijn inbreng en het publiek wil ik hartelijk danken voor het feit dat u aanwezig bent geweest en zo veel belangstelling hebt getoond. Dat doet ons goed. Ik dank de Minister voor de antwoorden, de Kamerleden voor hun inbreng, en niet te vergeten de griffier, voor zijn aanwezigheid en dat hij mij terzijde heeft willen staan. Tot zover.

Sluiting 17.34 uur.