

Vergaderjaar 2022–2023

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 377

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 10 januari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 december 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2022 inzake derde voortgangsbrief MSC Zoe (Kamerstuk 31 409, nr. 352);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2022 inzake onderzoeksrapport Economische effecten smart shipping (Kamerstuk 31 409, nr. 351);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022 inzake toezegging internationale benchmark doorvaartbeleid (Kamerstuk 35 325, nr. 7);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022 inzake uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart en stand van zaken vervolgonderzoek gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart (Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1064);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022 inzake ongevalscijfers scheepvaart 2021 (Kamerstuk 31 409, nr. 353);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 september 2022 inzake evaluatie fiscale maatregelen zeevaart (Kamerstuk 31 409, nr. 357);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 september 2022 inzake beantwoording vragen, gesteld tijdens het commissiedebat Maritiem van 24 november 2021, over de SAR-helikopter (Kamerstuk 30 490, nr. 41);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 september 2022 inzake procesevaluatie toren de Lange Jaap (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 111);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 september 2022 inzake evaluatie nieuwe loodsplichtregeling (Kamerstuk 35 248, nr. 11);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators**

(VRTO) over walstroomvoorzieningen op terminals (Kamerstuk 31 409, nr. 365);

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 oktober 2022 inzake stand van zaken van de openstaande toezegging met betrekking tot de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 (Kamerstuk 31 409, nr. 366);**
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 oktober 2022 inzake instemmen vervoerplannen 2023 Friese Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 781);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 november 2022 inzake OVV-rapport over UK-160 Riemda (Kamerstuk 31 409, nr. 369);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 november 2022 inzake klimaatbeleid voor de zeevaart (Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1141);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2022 inzake toekomst binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 373);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2022 inzake vierde voortgangsbrief MSC Zoe (Kamerstuk 31 409, nr. 371);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2022 inzake verzamelbrief commissiedebat Maritiem 8 december 2022 (Kamerstuk 31 409, nr. 372);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2022 inzake handhavingspraktijk bijmengen van afval in stookolie (Kamerstuk 31 409, nr. 374);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 december 2022 inzake stand van zaken over het varende ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 375);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 december 2022 inzake voortgang vlootvernieuwing Rijksrederij (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 106).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Minhas
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Tjeerd de Groot, Koerhuis, Kröger, Minhas, Van der Plas, Van Raan en Stoffer,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.52 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, een hele goedemiddag. Welkom bij het commissiedebat Maritiem. Excuus dat we wat later beginnen. Dat heeft te maken met plenaire verplichtingen van Kamerleden. Dat gezegd hebbende, heet ik iedereen van harte welkom: iedereen die in de zaal zit, maar ook iedereen die digitaal meekijkt. Ik verwacht nog een aantal Kamerleden. We hanteren vandaag een spreektijd van vijf minuten. De oorspronkelijke tijd was tot 19.00 uur. Dat is door de commissie reeds verlengd van 18.30 uur tot 19.00 uur, met een halfuur dus. Het debat eindigt ook om 19.00 uur, omdat de Minister andere verplichtingen heeft. We hanteren dus vijf minuten spreektijd en drie interrupties per persoon. De eerste spreker van de zijde van de commissie is de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. We staan voor de bereikbaarheid van heel Nederland. We staan voor al die bedrijven en alle mensen die werken op deze bedrijven en afhankelijk zijn van een bereikbaar Nederland, zoals rondom de Rotterdamse haven als internationaal knooppunt van goederenvervoer en rondom alle wegen, spoorwegen en waterwegen naar het achterland. Het schip is de beste manier om goederen te vervoeren. Dat komt omdat een schip 50 keer zijn eigen gewicht als vracht kan vervoeren.

Ik richt me op de bereikbaarheid van de regio. De zeehavens Zeeland krijgen een nieuwe zeesluis en nieuwe bruggen voor de vaarweg Gent-Terneuzen. Om zand op te graven voor die nieuwe zeesluis wordt er gebruikgemaakt van springstoffen. Het is de vorige keer niet goed gegaan. Ik heb in het rapport gelezen dat de springmeesters niet allemaal gecertificeerd waren. Wat doet de Minister om ervoor te zorgen dat dit de volgende keer wel goed gaat? Ik begrijp dat de zeehavens Zeeland een spoorweg Gent-Terneuzen nodig hebben. Wat is de stand van zaken? De Minister werkt aan een masterplan voor de zeehavens Groningen. Ik begrijp dat de zeehavens een nieuwe zeesluis en nieuwe bruggen voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl en 2x2-banen voor de N33 nodig hebben. Wat is de stand van zaken en naar welke dekking kijkt de Minister voor het masterplan?

De trein is ook een goede manier om goederen te vervoeren. Ik heb eerder een motie ingediend voor de spoorwegen op de Maasvlakte van de Rotterdamse haven. Ik begrijp dat dit een groot probleem voor goederenvervoer wordt. De Staatssecretaris werkt aan een plan van aanpak. Wat is de stand van zaken en naar welke dekking kijkt de Minister voor het plan van aanpak?

Voorzitter. Nederland zit in een vervoerstransitie waarbij al het vervoer schoon wordt. Ik noem elektriciteit, waterstof en synthetische brandstoffen. We gaan elektrisch varen stimuleren door te investeren in het onderzoeken en ontwikkelen van elektrisch varen, in walstrooinfrastructuur voor schepen en in het elektrificeren van alle wateroperaties in onze zee- en binnenhavens, zoals elektrische sleepboten. Hoe ziet het tijdpad voor elektrisch varen eruit tot 2030 en tot 2050?

Ik heb tijdens de begrotingsbehandeling gevraagd naar de financiële middelen voor elektrisch varen. Het is goed dat het Groeifonds 50 miljoen beschikbaar heeft gesteld. De luchtvaartsector heeft een bod ingediend

voor de tweede ronde bij het Groeifonds voor 400 miljoen voor het onderzoeken en ontwikkelen van elektrisch vliegen in Nederland. Dit bod is ingediend via het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is toegekend. Het Groeifonds heeft die 400 miljoen beschikbaar gesteld. Ik begrijp dat de scheepvaartsector een soortgelijk bod heeft ingediend voor de tweede ronde bij het Groeifonds voor het onderzoeken en ontwikkelen van elektrisch varen in Nederland. Dit bod is ingediend via het Ministerie van Defensie en is niet toegekend. Kan de Minister voor de derde ronde de scheepvaartsector helpen om dit bod in te dienen via het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat? Ik hoop dat dit bod dan wel wordt toegekend. We gaan als Rijk ook zelf elektrisch varen en de vloot van de Rijksrederij vervangen. In het vorige debat hebben we het hier ook over gehad. Naar welke dekking kijkt de Minister voor de vlootvervanging? Onze havens zijn belangrijk in de vervoers- en energietransitie. Een groot deel van de brandstoffen die Nederland en Europa gebruiken, komen binnen en worden geraffineerd in onze havens. Die brandstoffen komen nu binnen in de vorm van aardolie en aardgas uit bijvoorbeeld het Midden-Oosten. De vraag is hoe die brandstoffen straks binnenkomen. In ieder geval in de vorm van elektriciteit en waterstof van grote windparken op zee, maar misschien ook in de vorm van waterstof en ammoniak van grote zonneparken uit bijvoorbeeld Zuid-Europa en Noord-Afrika. De vraag is of onze havens klaar zijn voor die energietransitie. We hebben hiervoor als commissie een kennisgroep gestart, maar ik leg deze vraag ook graag bij de Minister neer.

Voorzitter. Onze havens bouwen die grote windparken en moeten nieuwe haventerreinen ontwikkelen om die toekomstige grote windparken te onderhouden en die waterstoffabrieken te bouwen. Ik begrijp dat de havens op zoek zijn naar financiering. Het is goed dat de motie van de heer Van der Molen en mij is aangenomen om ons te beschermen tegen buitenlandse financiering. Maar we hebben eerder een groot nieuw haventerrein ontwikkeld: de Tweede Maasvlakte. Dit hebben we gefinancierd door een staatsdeelneming te nemen in de Rotterdamse haven. Dit is een goede investering gebleken. De grote nieuwe haventerreinen die we nu eventueel moeten ontwikkelen, zijn bijvoorbeeld de derde Maasvlakte en de Energiehaven in de haven van IJmuiden. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan? Zou de Minister hierover in gesprek kunnen gaan met de Minister van Financiën, die over staatsdeelnemingen gaat? Er ontstaat nu oneerlijke concurrentie doordat de Nederlandse scheepvaartsector zich aan de EU-klimaatregels moet houden, maar de scheepvaartsector aan de randen van de EU niet. Dit is niet goed voor de concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaartsector. Ik zou de Minister willen vragen hoe hij dit wil aanpakken.

Voorzitter, tot slot. De Nederlandse Search and Rescue-dienst, SAR, is ondergebracht bij de Kustwacht. Door middel van reddingsboten en helikopters kunnen mensen op zee worden geholpen. De helikopters vertrokken vanaf de basissen in Den Helder, Rotterdam en Zeeland. Ik begrijp dat de nieuwe aanbesteder de kosten wil verlagen en de basis in Rotterdam wil sluiten. Wat betekent dit voor de waterveiligheid en voor de vliegoverlast in Den Helder en Zeeland? Gaat de aanbesteder straks meer oefenen en vliegen in Den Helder en Zeeland?

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Er is een interruptie van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Op het oog was dit best een aan te horen verhaal van de heer Koerhuis. Maar de heer Koerhuis en ik kennen elkaar, dus hij weet al wat er gaat komen. De scheepvaart heeft voor een groot deel dezelfde structuur als de luchtvaart. Het is een sector die zich jarenlang, decennialang, heeft

ontworsteld aan allerlei scherp toezicht. Ze hebben zich uit het verdrag van Parijs gelobbyd. Het onttrekt zich allemaal een beetje aan het gezicht. Eigenlijk moeten we eerst een fundamentele discussie voeren over de rol van de scheepvaart in het bestrijden en het aanpakken van de klimaatcrisis. Is de heer Koerhuis het met mij eens dat naast het spreken over de verduurzaming, de grootste opdracht ligt in het aanpakken van de huidige vervuilende en destructieve scheepvaart die ontstaan is? Al die grote schepen waren ooit een goed idee, maar dat is het niet meer. De impact is te groot. Dat stukje bewustzijn zou ik ook graag proeven bij de heer Koerhuis. Ga ik dat proeven of blijven we ...

De voorzitter:

We gaan het vragen.

De heer Koerhuis (VVD):

Wat de heer Van Raan «ontworsteld aan scherp toezicht» noemt, noem ik «er is geen sector zo internationaal als onze scheepvaartsector». Dat geldt ook voor onze luchtvaartsector. Die opereren per definitie internationaal. Wat de heer Van Raan «ontworstelen aan scherp toezicht» noemt, noem ik «daar moeten we de samenwerking opzoeken in Europa en de wereld». Het is hartstikke goed dat we die twee sectoren gaan verduurzamen. Dat zijn de heer Van Raan en ik met elkaar eens. De heer Van Raan en ik hebben ook het initiatief genomen tot het kennisgroepje in de commissie. Daar zullen we elkaar gaan vinden.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is toch iets te makkelijk. Kijk bijvoorbeeld naar de beantwoording van de vragen die we gesteld hebben over scrubbers. Dat is een manier om wat schoner te worden. We hebben daar vragen over gesteld aan de Minister. Eigenlijk geeft hij de Partij voor de Dieren op alle vijf de punten gelijk. Hij zegt dat het zorgelijk is, dat het moeizaam is, dat het toezicht lastig is. Maar, zegt hij erbij als goede exponent van dit kabinet: we gaan eerst meer onderzoek doen. Dat is toch een houding die we ons niet meer kunnen veroorloven, temeer daar een kabinetsbrief gekomen is afgelopen vrijdag. Die zegt: de sector gaat vanaf 2030 nog een keer kijken hoe ze gaan bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Dat kan toch niet? Is de heer Koerhuis dat met mij eens?

De voorzitter:

Voordat ik de heer Koerhuis het woord geef: laten we proberen de vragen kort te houden, want de Minister heeft echt maar tot 19.00 uur. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Geld kunnen we natuurlijk maar één keer uitgeven. Ik heb ook een paar voorbeelden genoemd waarvan ik graag wil zien dat de scheepvaart verduurzaamt. Ik noem het elektrisch varen, de walstroominfrastructuur en elektrische sleepboten. Ik denk dat de heer Van Raan scrubbers aan die lijst zou toevoegen. Geld kunnen we maar één keer uitgeven, dus ik hoor graag een reactie van de Minister op hoe hij die dingen tegen elkaar afweegt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was de bijdrage van de heer Koerhuis. Dan gaan we over naar de heer Stoffer van de SGP. Gaat uw gang, meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik steek direct van wal, te beginnen bij de Rijksrederij. Bij het vlootvervangingsprogramma moet geïnvesteerd worden in duurzame innovatie. De Minister heeft aangegeven dat hij de technologieën die bijna

«proven technologies» zijn, zal meenemen in de planvorming. Tegelijkertijd ligt er nog het financiële vraagstuk. Ik zou de Minister willen uitdagen om innovaties aan de voorkant serieus op te pakken en daar desnoods via het innovatiebeleid budget voor te regelen. Ik vraag daar gelijk bij of marktpartijen ook actief worden betrokken bij het onderzoeken van de mogelijkheden voor innovatie aan de voorkant. Het is mooi dat de Minister concrete aantallen noemt voor de eerste tranche. Om vertraging te voorkomen, is mijn vraag daarbij om het plan van aanpak, ofwel de planning die benoemd wordt, voor het meireces van volgend jaar naar de Kamer te laten komen. Dan kunnen we voor de zomer de boel aftikken wat dat betreft. Wat betreft het tweede deel van het vlootvervangingsprogramma roep ik op om te voorkomen dat er vervolgens gaten vallen in de planning, maar te zorgen dat dat ook mooi aansluit.

Voorzitter, dank voor de onlangs ontvangen brief over de toekomst van de binnenvaart. Die brief is natuurlijk niet van de voorzitter, maar van de Minister. Ik heb daar nu een paar punten over, maar we komen daar later ongetwijfeld op terug. Er zijn zeker mogelijkheden voor verduurzaming van de binnenvaartvloot, maar het gaat langzaam vanwege de lange afschrijvingstermijnen. Mijn vraag is dan ook hoe haalbaar de doelen voor 2035 zijn. Komt hier eindelijk budget voor vanuit Europese fondsen, is mijn vraag. De Minister lijkt vooral toekomst voor de binnenvaart op de lange afstanden te zien, de hoofdcorridors. Dat is op zich natuurlijk goed, maar de vraag daarbij is of hij niet vergeet dat er ook kansen liggen voor kortere afstanden. Vorig jaar is in de logistieke sector een programma uitgevoerd om bij bedrijven te kijken hoe concreet de inzet van spoor en binnenvaart benut kan worden. 40 bedrijven gaan de switch maken naar transport via water en spoor. Althans, ze gaan het uitproberen. Er wordt echter geen vervolg gegeven aan dit programma. Mijn vraag is: waarom niet? Zou de Minister hier alsnog naar willen kijken?

Ik lees over uitbreiding van de modelshiftregeling naar de corridor Zuid, maar waarom geldt dit niet voor heel Nederland, is mijn vraag. Voor de toekomst van de binnenvaart blijven kleine schepen belangrijk. De Minister denkt aan nationale emissienormen voor segmenten van de binnenvaart, maar dat lijkt in strijd met de sectorale doelstellingen en de aanpak in de green deal. Zorgt de Minister ervoor dat kleine schepen hier geen last van krijgen, is mijn nadrukkelijke vraag. Emissie-eisen die voor kleine schepen onwerkbaar zijn, gaan zorgen voor een omgekeerde modal shift. Volgens mij is er niemand die dat wil. Daarom is mijn vraag of de Minister in het onderzoek naar de kleinschalige binnenvaart de vraag meeneemt hoe het duurzaamheidsbeleid zo ingevuld kan worden dat kleine schepen in de vaart blijven. Dat was misschien al duidelijk uit mijn verhaal hiervoor.

Dan de ligplaatsen. We hebben eerder schriftelijke vragen gesteld over de afsluiting van slecht onderhouden aanlegsteigers voor de binnenvaart bij Hansweert. Mijn vraag is wat daar nog meer op gaat volgen. Laat alsjeblieft geen infrageld op de stikstofplank liggen, maar investeer dit snel in onderhoud van onder meer de belangrijke aanlegsteigers. Binnenvaartschippers hebben niet minder, maar vooral meer ligplaatsvoorzieningen nodig.

Dan een korte vraag over het onderzoek naar de bijmenging van biobrandstoffen: worden er ook praktijkmetingen uitgevoerd bij schippers die problemen ervaren?

Dan de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaart. Lidstaten willen dat zeeschepen boven de 5.000 brutotonnage onder het CO₂-emissiehandelssysteem gaan vallen. Nederlandse reders hebben juist veel schepen onder die grens en willen graag vooroplopen, maar kunnen op deze manier niet de concurrentie aan op CO₂-besparing. Het Europees Parlement wil kleinere zeeschepen er wel onder laten vallen. Mijn vraag is of de Minister zich daarvoor blijft inzetten.

Wat betreft de evaluatie van de fiscale scheepvaartregeling adviseert Deloitte overleg met de sector over ondersteuning om de concurrentie met het buitenland aan te gaan. De sector wijst onder meer op nationale koppen op Europese asbestregels, op de nationaliteitseis voor kapiteins en op de tijd die omvlaggen hier nog steeds kost. Mijn vraag is of de Minister hierover het gesprek wil aangaan.

Deloitte adviseert ook te kijken naar verbreding van de tonnageregeling en de afdrachtvermindering naar alle offshore-activiteiten. Zorg ervoor dat offshorewerkschepen helemaal onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering vallen, zodat er geen ingewikkelde knip gemaakt moet worden tussen transport en installatie-activiteiten en deze schepen in Nederlandse handen blijven. Mijn vraag is of de Minister daartoe bereid is.

Dan het laatste punt, voorzitter. Vanaf 2030 moeten in Europese havens verplicht walstroomvoorzieningen aangeboden worden. Mijn vraag is of de Minister ook inzet op een gebruiksverplichting, zonder allerlei uitzonderingsmogelijkheden. Anders kunnen we het volgens mij niet rondrekenen. Verder is de inpassing in het energienet een probleem door de drukte op het net. Het is van belang dat inzichtelijk wordt waar welke walstroomvoorzieningen zouden moeten komen en hoe die voorzieningen in combinatie met batterijen goed ingepast kunnen worden. Mijn laatste vraag is dan ook of hier een programmatische aanpak voor komt. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat was exact binnen de tijd. Complimenten daarvoor.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb volgens mij nog 1,16 seconden over.

De **voorzitter**:

Nou, volgens mijn schema waren het maar 0,03 seconden.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nog beter.

De **voorzitter**:

Maar goed, daar gaan we niet over discussiëren. Mevrouw Kröger is de volgende spreker van de zijde van de commissie. Gaat uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil het graag hebben over de MSC Zoe, de veilige containervaart, het bijmengen van giftige stoffen en de klimaatmaatregelen. Met dat laatste begin ik. We zijn heel laat begonnen met klimaatbeleid voor de zeescheepvaart, maar er zijn inmiddels wel stappen gezet, zoals het ETS en de aandacht voor een technische overstap. In de klimaatbrief schrijft de Minister: «De studie concludeert echter ook dat het voorliggende pakket tot 2030 onvoldoende stimulans creëert voor de ontwikkeling van brandstoffen en technologieën die als essentieel worden beschouwd om de sector per 2050 klimaatneutraal te laten zijn.» Dan is de conclusie dus dat de inspanningen tot op heden mislukt zijn en er eigenlijk heel weinig uitzicht is op een klimaatneutrale scheepvaart. Dan gaat het niet over een procentje meer of minder of een jaartje later, maar over een heel groot probleem. We hebben nog kort de tijd om de technologie te ontwikkelen en in nieuwe schepen toe te passen, maar we hebben die niet. Ik maak mij hier erg veel zorgen over en zie nog weinig reden om optimistisch te zijn. Mijn vraag aan de Minister is: op welke manier denkt hij dan dat wij die essentiële technologieën gaan krijgen die wij nodig hebben? Als je die conclusie trekt, dan is het enige pad om te bewandelen

tot 2030 om minder verkeersemissies te creëren om ook echt minder verkeer te hebben. Dat betekent minder transportafstanden, kortere ketens, behoud van productie in Europa, goed circulair grondstoffenbeleid en natuurlijk een eerlijke en reële prijs op transport. Ik zie in alle stukken niets wat gericht is op het sturen op minder transportbewegingen. Bij de luchtvaart hebben we die stap nu gezet. Hoe gaan we dat doen bij de zeescheepvaart? We zetten in op brandstoffen en innovatie en we gaan alles afstemmen met de IMO, maar dat is toch vooral een belangenorganisatie die met name veel meer vervoersbewegingen wil creëren. Kan de Minister in het licht van zijn eigen conclusie over het pad tot 2030 en 2050 met de Kamer delen hoe hij stappen gaat zetten op het verminderen van emissies, ook door het verminderen van de vervoersvraag? Welke stappen wil en kan hij daarop zetten?

Het ETS gaat vervuilen duurder maken. We zijn blij dat het er eindelijk doorheen is. Maar met de beperking van schepen groter dan 5.000 ton wordt de helft van de vloot eigenlijk gevrijwaard. De Minister mikt op 2026 om dit te herstellen. Ik ben heel benieuwd hoe hij dat voor elkaar gaat krijgen, wat de weerstand is en hoe we die gaan overwinnen.

Er wordt een klein zinnetje geschreven over de superjachten. Vorige week heb ik bij de begroting aandacht gevraagd voor de privéjets en de stappen die we moeten zetten om die aan banden te leggen. Hoe kijkt de Minister naar wat we moeten doen aan de superjachten? Dat is toch het maritieme equivalent van een privéjet. Extreme milieubelasting voor zeer weinig tot geen maatschappelijke meerwaarde. Het privilege van enkelen ten koste van de hele wereld. Is de Minister bereid om specifiek beleid te maken voor de superjachten? En kan hij dan ook de cruiseschepen meenemen in datzelfde beleid?

Bij de MSC Zoe zijn er heel veel lessen geleerd die we nu toepassen. Ik ben er blij om dat er echt stappen gezet zijn. Het is frustrerend dat het zo lang heeft geduurd, maar er ligt nu wel wat. Alleen zien we ook wel dat veel vrijblijvend is, bijvoorbeeld aanbeveling 2 over de hydrologische fenomenen. Die sturen we op naar kapiteins en reders, en dan? Gaan we het dan afdwingen? Welke stappen maak je afdwingbaar, vraag ik de Minister.

Dan over giftige stoffen in de stookolie. Wij vragen hier echt jaren om. Het is gewoon crimineel en we starten één onderzoek per jaar. De Minister concludeert dat veel giftige stoffen in grote hoeveelheden giftig zijn en dat we die misschien moeten verbieden. Daar zijn wij het volledig mee eens. De vraag is dus wat de Minister concreet gaat doen om die stoffen die niet in de stookolie horen ook te verbieden. Daarbij zou een bunkerlicentie-systeem helpen, zoals veel andere landen hebben. Is de Minister bereid om die stap te zetten? Dat kunnen wij gewoon zelf doen.

Hetzelfde geldt voor de vervuiling in het scrubberwater. De antwoorden op de vragen van collega Van Raan zijn teleurstellend. Daar gaat hij zelf vast ook nog vragen over stellen. Ook hierop kan de Minister zelf handelen. We hoeven niet te wachten op de IMO.

Tot slot het varend ontgassen. Diverse provincies hebben al een verbod aangekondigd. De Minister is toen met een ontheffing gekomen voor rijkswateren, maar is door de rechter teruggefloten. Ik ben heel benieuwd hoe we dit vlot gaan trekken om te zorgen dat we op zo kort mogelijke termijn tot een verbod komen op het varend ontgassen, waarvan het toch heel evident is dat we daarvan af moeten en dat provincies dat ook willen. Ik begrijp dat de Minister net, zeer kort voor dit debat, een brief naar de Kamer heeft gestuurd – dat is niet heel netjes – en dat er in die brief staat dat we weer met andere verdragsstaten gaan overleggen. Minister, dit is echt het moment om zelf aan de slag te gaan.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Er is een vraag van de heer Koerhuis. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De inbreng van mevrouw Kröger ligt een beetje in het verlengde van de interrupties van de heer Van Raan op mij. We kunnen niet wachten om te verduurzamen; dat ben ik eens met mevrouw Kröger. Maar vervolgens zegt ze dat we allemaal dingen zelf kunnen doen. Volgens mij zijn het klimaat en het milieu daar niet mee geholpen. Denk bijvoorbeeld aan het bunkeren. Wat heeft het milieu of het klimaat eraan als schepen gaan bunkeren in België of in Duitsland omdat er bij ons veel strengere normen zijn? Daar hebben we allemaal niks aan. Volgens mij is het veel beter om samen op te trekken in Europees verband, in internationaal verband...

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Koerhuis** (VVD):

... en daar voortgang te maken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De praktijk is dat Nederland altijd deze lijn heeft, daarom altijd achterover gaat hangen en daarom op heel veel lijstjes qua milieubeleid onderaan bungelt. Wij hebben een eigen verantwoordelijkheid. We hebben een grote haven en dit is het moment om stappen te gaan zetten. Duitsland en België hebben ook dit probleem en die willen ook aan de slag met klimaat. Wat mij betreft is het van groot belang om eindelijk te stoppen met wachten op verschillende gremia en verschillende buurlanden en om zelf stappen te gaan zetten.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan gaan we door naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer, en dat is de heer Van Raan. Gaat uw gang, meneer Van Raan.

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

Voorzitter, dank u wel. Over de luchtvaart heeft u mij regelmatig gehoord, maar de vuile en destructieve kant van de scheepvaart kunnen we ook niet langer negeren. Ze zijn succesvol buiten het Parijsakkoord gebleven, maar de scheepvaart stoot wereldwijd meer dan 1.000 megaton uit en loost ook nog allerlei andere giftige stoffen.

Allereerst de klimaatimpact. Weet de Minister – dit is gewoon een eenvoudige vraag – wat het resterende 1,5 graad CO₂-budget is voor de scheepvaartsector in Nederland of wereldwijd? Hoe gaan we ervoor zorgen dat de privéjachten, waar mevrouw Kröger het ook over had, of de cruiseschepen dat niet gaan opsouperen? Is het dan nog steeds verstandig om erop in te zetten dat we steeds meer goederen over de wereld gaan slepen? Ook dat punt werd al aangenomen; de heer Koerhuis heeft dat goed door. Is het verstandig om zo veel luxe privéjachten te bouwen? Sommige zijn zo groot dat ze in één keer 1 miljoen liter brandstof innemen, soms ook nog met belastingontwijking. Kortom, op welke manier gaat de Minister sturen op het type scheepvaart? Deelt hij de mening dat bijvoorbeeld privéjachten, tankers, cruise- en containerschepen veel meer beprijsd moeten worden dan bijvoorbeeld onderzoeks- of reddingsschepen? En kan dat via het ETS? Is hij bereid, zoals de vereniging van reders ook vraagt, de ETS-grens van 5.000 ton te verlagen naar 400?

Voorzitter. Dan diertransporten over zee. Telkens zien we dat het misgaat. Het zinken van de Queen Hind in Roemenië met 15.000 schapen. Het zinken van de Badr 1 met 15.000 schapen in de Rode Zee. En voor wie denkt dat het maar dieren zijn: de Gulf Livestock 1 zonk met 6.000 dieren en 43 mensen aan boord, van wie slechts twee mensen het overleefden. En dit alles in de laatste drie jaar. Gaat de Minister in navolging van Nieuw-Zeeland voor een totaalverbod op het transport van levende dieren, in ieder geval naar buiten de EU? Wat zijn, zolang dat niet geregeld is, de reddingsplannen om in geval van nood ook de levende dieren aan boord te redden? Aangezien we weten dat de gemiddelde leeftijd van de vrachtschepen 41 jaar is, is de kans dat het vaak misgaat best groot.

Voorzitter. Dan de scrubbers; mevrouw Kröger had het er ook al over. Het zijn installaties om de zwavel en zware metalen uit de uitlaatgassen niet meer in de lucht te pompen, maar in het zeewater te lozen. In antwoord op onze vragen erkent de Minister dat toen dit werd toegestaan in 2009, de schadelijke effecten onvoldoende duidelijk waren en dat er nu in internationaal verband grote zorgen zijn. Als we weten dat we iets onterecht gedaan hebben, dan zou je zeggen dat we daarop gaan handelen en in ieder geval twee dingen doen: een verbod op nieuwe scrubbers en een verbod op het gebruik van scrubbers in Nederlandse wateren. Is de Minister daartoe bereid? Zo niet, waarom laat hij alleen maar nieuw onderzoek doen, terwijl het voor onze ogen misgaat?

Voorzitter. Dan nog drie andere vormen van vervuiling; de lijst is best lang. Zijn er ontwikkelingen binnen de IMO over zeezwaaien? Het blijft absurd dat het toegestaan is om stoffen te lozen waarvan bekend is dat ze een gevaar vormen voor het milieu. Pleit de Minister voor de aanscherping van de MARPOL Annex II? Die gaat daarover. In 2019 gaf de Minister in antwoord op onze vragen niet duidelijk aan waarom we de Duitse aanpak niet overnemen. Die zijn daar veel strenger op. Graag alsnog een uitleg.

Dan varende ontgassen. Alle betrokkenen willen daarvan af en we wachten op ratificatie door Zwitserland. Wat gaf de Zwitserse bondspresident als reden dat er niet sneller geratificeerd kan worden? Hoelang gaat de Minister daar nog op wachten? En wat doet hij als we medio 2024 nog steeds wachten?

Dan afval in scheepsbrandstof. Kan de Minister toezeggen dat er vanuit de ILT meer toezicht komt om te voorkomen dat afval steeds weer wordt weggemengd in scheep brandstof? In een kwart van de gevallen, zo gaf het onderzoek aan, was er aanleiding voor nader onderzoek. Desondanks was de ILT-inzet sinds 2018 – let op! – beperkt. Beperkt toezicht in een tijd van ecocide is niet acceptabel. Vindt de Minister dat ook?

Voorzitter. Dat zijn eigenlijk de problemen in een notendop. De scheepvaart vervuult buiten ons zicht ongestraft en draagt zo grotendeels ongehinderd bij aan de vernietiging van onze kostbare ecosystemen, oftewel aan ecocide. Ze wanen zich onaantastbaar en zitten vast in de groef van het groeidenken. Die tijd had allang voorbij moeten zijn.

Voorzitter. Dan mijn laatste punt. Kan de Minister reageren op de berichtgeving – dit gaat eigenlijk ook over ontwijking en slechte dingen doen – dat tankers hun transponder, hun AIS, uitzetten en midden op zee Russische olie overtanken om de boycot te omzeilen? Ik neem aan dat de Minister wil dat hier streng toezicht op is, dat bij elk schip dat een Nederlandse haven binnenkomt en waarvan bekend is dat het zijn AIS heeft uitgezet, de samenstelling van de olie wordt gecontroleerd en de gps-gegevens van de reis worden opgevraagd en dat dan passende maatregelen worden genomen. Kan de Minister dat toezeggen?

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Er is een interruptie van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit was ruim vijf minuten ellende over alles wat maritiem is, maar ik schat in dat als de heer Van Raan nog vijf minuten had gehad, dan de kansen waren gekomen. Eigenlijk is mijn vraag dus welke kansen de Partij voor de Dieren ziet voor de maritieme sector, bijvoorbeeld voor de binnenvaart, en ga zo maar door. Daar ben ik wel benieuwd naar.

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

Dank voor deze vraag. Ik neem aan dat ik geen vijf minuten heb, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee, we zouden het kort houden.

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

Dank. Laten we het eerst eens worden over de haast onzichtbare destructieve aard van de scheepvaart, met name van de internationale zeescheepvaart. Laten we het daarover eens zijn. Laten we het erover eens zijn dat dat moet worden aangepakt. Laten we het erover eens zijn dat dat buiten het zicht gebeurt en dat dat het resultaat is van hoe wij onze lange transportlijnen hebben ingesteld. Daar is het een gevolg van. Laten we het daarover eens zijn.

Laten we het er ook over eens zijn dat de vervanging van verkeersmodaliteiten best kansen biedt voor de binnenvaart, dus dat we vrachtwagens van de weg halen en vervangen door binnenvaart. Daar liggen best kansen. Maar ook dat moet je weer zien in het kader van wat er allemaal nog mogelijk is binnen de beperkte CO₂-ruimte die er is, dus binnen het CO₂-budget. Dat moet leidend zijn. Dan zie je dat de kansen zoals ze nu worden ingestoken, echt heel klein zijn. Dat moet de heer Stoffer ook na aan het hart gaan. Ik zie dus vooral kansen om de scheepvaart terug te brengen binnen de grenzen van het klimaat, maar ook binnen de grenzen van de veiligheid en binnen de grenzen van de leefomgeving. Daar zijn echt genoeg kansen voor, maar...

De **voorzitter**:

U had geen vijf minuten, hè? Dat hadden we afgesproken.

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

... dat vereist durf en die zien we voorlopig nog op geen enkele manier.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dan gaan we naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer, mevrouw Van der Plas. Gaat uw gang, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel. Voorzitter en inwoners van Nederland. Nog niet zo heel lang geleden, tijdens het begrotingsdebat – ik zou bijna willen zeggen dat we ermee moeten stoppen om elkaar op deze manier te ontmoeten – heb ik een paar punten aangekaart waar de maritieme sector last van heeft: internationale concurrentie, protectionisme van Europese grootmachten en een Nederlandse overheid die hier klaarblijkelijk, of schijnbaar, geen antwoord op kan bieden. We hebben ook een aangenomen motie om de maritieme maaksector te steunen. Welke mogelijkheden ziet de Minister om vanuit lenW deze maritieme maakindustrie te ondersteunen? Ook ben ik benieuwd wat de Minister schaaft onder de onmogelijkheden. Worden deze onmogelijkheden ook ervaren door andere Europese landen? Over andere landen gesproken: in eerdere schriftelijke vragen is vaak geschreven dat we een open markt hebben en dat er regels zijn voor de aanbestedingen die wij doen voor de maritieme industrie. Afgelopen jaar

zijn er in Duitsland 6 schepen gebouwd in naam van de Duitse overheid, waarvan 5 in Duitsland zelf. Frankrijk heeft er 38 gebouwd, waarvan 37 in eigen land. Dan denk ik: hoezo is het een open markt? Onze werven kunnen op geen enkele manier meedoen aan die open aanbestedingen. De vijf grootste landen bouwen bijna allemaal hun schepen in eigen land, waarbij ze slim gebruikmaken van aanbestedingsregels. Denk hierbij aan het aanbieden van de aanbesteding in de eigen taal, technische specificaties, zodat alleen bepaalde werven daarop in kunnen spelen, en speciale clausules over onderhoud binnen een bepaalde straal. Wij moeten daar als Nederland wel een antwoord op hebben, want dit gaat ten koste van onze mooie, innovatieve maritieme industrie en alle medewerkers en de vele mkb'ers die daarbij betrokken zijn. IenW kan hierbij van grote betekenis zijn, in mijn ogen.

Voorzitter. We hebben in Nederland een Rijksrederij. Die beheert 100 schepen die voor verschillende overheidstaken worden ingezet. Het grootste gedeelte van deze schepen is aan vervanging toe; dat zou een aanbesteding kunnen zijn ter waarde van ongeveer 1 miljard euro. Het ministerie kan dus een enorme investering doen in een sector van 31.000 mensen en mkb'ers. Is de Minister het met ons eens dat IenW op deze manier een grote bijdrage kan leveren aan investeringen in de maritieme maakindustrie? Heeft het Ministerie van IenW inzichtelijk hoeveel schepen van de Rijksrederij in Nederland gebouwd gaan worden in het kader van de vlootvervanging? Op welke termijn gaat dat gebeuren?

Even kort over de binnenvaart, met name over de ambities omtrent waterstof en methanol. Wat ons betreft kan het gebruik daarvan een enorme bijdrage leveren aan de verduurzaming van de scheepvaart. In de binnenvaartbrief schrijft de Minister dat de kwestie van door waterstof aangedreven schepen lastig is, maar vanuit de sector zelf krijgen we te horen dat er wel kansen zijn. Kan de Minister vertellen wat hij op dit moment kan doen om het gebruik van waterstof in de scheepvaart en de binnenscheepvaart te stimuleren?

Voorzitter. Ten slotte. De watertaxi van Ameland vaart tussen Ameland en de vaste wal. Dat doet hij ook 's nachts. Maar deze ondernemer gaat ermee stoppen, vooral vanwege de moeilijke houding van de overheid, de verstikkende regels en het feit dat de ondernemer van het ene naar het andere loket werd gestuurd in een periode van meerdere jaren. Hoe kan dit beter en hoe gaat dit beter? Want de regels over nachtelijk varen, scheepsgroottes en natuurvergunningen maken het voor ondernemers lastig om te voorzien in een belangrijke behoefte: heen en weer varen buiten de normale tijden. Eilandbewoners hebben daar gewoon recht op. Wij kunnen in onze auto stappen en overal naartoe rijden, tot en met Zuid-Spanje aan toe, maar eilandbewoners kunnen zich 's nachts niet vrij bewegen, terwijl vrijheid van bewegen een grondrecht is.

Voorzitter. Wat gaat de Minister doen om ervoor te zorgen dat de ondernemers die voorzien in dat grondrecht van onze Waddenbewoners, vrijheid van bewegen, niet murw worden geslagen door verschillende overheden en regels? We hebben over dat onderwerp een motie ingediend. Ik ben heel erg blij dat die is aangenomen. In die motie wordt verzocht om alles op alles te zetten om dat nachtelijke vervoer vanaf Ameland en de Wadden te behouden en om op zoek te gaan naar eventuele versoepelingen voor nachtelijk varen.

Voorzitter. De overheid is er voor burgers, niet andersom. Dat geldt ook voor ondernemers. Het kan en mag niet zo zijn dat rederijen worden weggepest door de overheid, waarbij niet alleen de ondernemers worden geraakt, maar ook duizenden eilandbewoners. Wat gaat de Minister doen om tot een betere uitvoering te komen en rederijen in het Waddengebied beter te faciliteren? Welke rol kunnen het Waddenbestuur, provincies en rederijen daarin zelf spelen?

Voorzitter. Ik sluit af met het volgende. Dit probleem geldt niet alleen voor Ameland. Dat wil ik benadrukken. Het geldt voor heel veel eilanden, de

tvtas-eilanden, om het maar zo te zeggen. Dat zijn Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog. Dat ezelsbruggetje hebben we allemaal geleerd op de basisschool.

De voorzitter:

Voor dat soort ezelsbruggetjes hebt u geen tijd. U bent er ruimschoots overheen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik vind het altijd leuk om er wat dingetjes bij te zeggen.

De voorzitter:

Dat snap ik.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dit probleem geldt dus voor meerdere eilanden. Ik ben benieuwd wat het ministerie eraan gaat doen.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Dan gaan we naar de laatste spreker van de Kamer. Dat is de heer De Groot van D66. Gaat uw gang.

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

Dank u, voorzitter. Ik begin bij de watertaxi en het vreselijke ongeluk in het Schuitengat bij Terschelling. Ik ken de plek. Het is vreselijk dat daarbij vier mensen zijn omgekomen. Ik heb de volgende vragen aan de Minister. Kan de Minister misschien nu al wat zeggen over de oorzaak? Zo nee, kan hij daar dan in ieder geval voor het commissiedebat Wadden iets over zeggen?

Dat gezegd hebbende, gaat de rest van mijn inbreng over verduurzaming in de binnenvaart. Daar is heel veel werk aan de winkel. Er is een reductieverplichting, maar die heeft de Minister uitgesteld. Kan de Minister toezeggen dat hij zich ervoor zal inspannen om deze verplichting zo snel mogelijk wél in te voeren? Want het is heel onduidelijk waarom dat zo is gebeurd, zomaar, in deze tijden.

Voorzitter. In 2050 moet de scheepvaart klimaatneutraal zijn. We hebben nog maar 27 jaar om een fossiele sector helemaal om te toveren tot een klimaatneutrale sector. In de brief over de toekomst van de binnenvaart lees ik goede ideeën over de verduurzaming, maar ik mis concrete acties en deadlines. Dat is sowieso een dingetje bij deze Minister, maar daar kom ik nog wel op terug. Een paar vragen over de binnenvaartbrief. Wanneer kunnen we de genoemde normering voor emissiegrenswaarden van schepen verwachten? Wanneer kunnen we de actualisatie van de green deal met daarin de routekaart naar een klimaatneutrale binnenvaart verwachten?

Voorzitter. De binnenvaartsector is ambitieus en bereidt zich al voor op een klimaatneutrale toekomst, maar heeft wel snel duidelijkheid nodig over de energie-infrastructuur voor de binnenvaart. Ik ben ook vaak woordvoerder Landbouw. Het is een beetje een kip-eidiscussie; je moet wel ergens beginnen. Kan de Minister toelichten wat er in de Roadmap Brandstoftransitie komt te staan? Zal daarin in ieder geval duidelijk worden in welke havens en langs welke routes in de toekomst waterstof kan worden gebunkerd en waar schepen een volle accu kunnen afhalen?

De voorzitter:

Ik hoorde een punt. Er is een vraag van de heer Van Raan. Gaat uw gang.

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

Ik zal proberen het kort te houden. Ik vraag me af waar D66 staat in de discussie over het duurzaam maken van de scheepvaart. Het lijkt altijd

hetzelfde verhaal te zijn: we zijn aan het verduurzamen, wat prima is en wat allerlei inspanningen vereist, maar ondertussen gaat het gewoon door de verkeerde kant op. In een kabinet dat al helemaal achterloopt, lijkt me dat niet gewenst. Is D66 het eens met de Partij voor de Dieren dat er een versnelde gedwongen afbouw, dus gewoon krimp, van de uitstoot van de scheepvaart moet komen, zolang de verduurzaming niet snel genoeg gaat? Is hij het daarmee eens?

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was de laatste interruptie van de heer Van Raan. We gaan luisteren naar het antwoord van de heer De Groot.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Ik ga een heel eind mee met de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren. Op dit moment is het gewoon te weinig concreet en zijn er te weinig deadlines. Het gaat niet snel genoeg. Gelet op de afschrijvings-termijn van die schepen is 27 jaar één schip, als je een beetje zuinig bent. Je moet veel sneller verduurzamen en als overheid veel sneller duidelijkheid bieden over de infrastructuur, zodat men op basis daarvan investeringen kan doen. Ik ben het ook geheel met mevrouw van der Plas eens over de Rijksrederij en de launching customer. Daar hebben we ook moties over ingediend. Dat gezegd hebbende, ben ik het niet met u eens dat je dan maar moet zeggen: we gaan het afbouwen. Laten we juist een sprong naar voren maken en zeggen: we kunnen dit; we kunnen hier als land in vooroplopen. Maar dan moet de Minister wel veel concreter gaan worden.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft ook nog een vraag. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ook op dit punt. Ik wil de zeescheepvaart er ook bij betrekken. De Minister zelf geeft aan dat er onvoldoende stimulans is voor een brandstoftransitie en voor technologieën om de sector in 2050 klimaatneutraal te laten zijn. Dat is een stevige conclusie. Ik ben het helemaal eens met D66 dat we heel erg moeten inzetten op innovatie en technologie, maar we moeten ook de emissies terugdringen richting 2030 om de 1,5 graad überhaupt in het vizier te houden. Dat kan eigenlijk alleen maar met het terugdringen van de uitstoot. Dat zal op dit moment ook iets betekenen voor de volumes, dus voor het aantal scheepsbewegingen. Is D66 dat met mij eens?

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Er zijn natuurlijk sectorale doelen. Daar moeten ze aan voldoen. Gelukkig valt het nu ook onder het ETS. Dat begint nu. Maar de scheepvaartsector is er helaas in geslaagd om heel lang buiten alle afspraken te blijven. Daar krijgen ze op een gegeven moment dus last van. Moet je dan volumemaatregelen gaan treffen? Daar heb ik sterke aarzelingen bij, al zeg ik er ook bij dat je je moet afvragen of wij moeten doorgaan met MSC Zoe's vol My Little Ponies over de hele wereld te slepen. Dat antwoord is al een beetje gegeven: dat is natuurlijk niet de bedoeling. Als je vervoer hebt en dat nuttig is: jazeker. Maar het is natuurlijk heel lastig voor de overheid om te zeggen: My Little Ponies wel en andere producten niet. Daar zit wel een moeilijkheid. Dus: vooral verduurzamen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Vooral verduurzamen, oké. Maar ik hoor de heer De Groot ook zeggen: het probleem is dat ze heel laat begonnen zijn. Dat ben ik wederom helemaal met hem eens. De probleemanalyse delen we. We weten waar we nu staan en wat de opgave is. We weten ook dat technologische ontwikke-

lingen gewoon tijd kosten. Het is eigenlijk heel vergelijkbaar met de luchtvaart. Bij de luchtvaart heeft D66 ook gezegd dat een krimp van het aantal vliegbewegingen nodig is. Is er voor de scheepvaart dan niet eenzelfde stap noodzakelijk als voor de luchtvaart om de doelen voor 2030 te halen? Of kan de heer De Groot in ieder geval zeggen dat verdere groei absoluut geen optie is?

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

Dat betekent dat we onze productieprocessen heel kritisch moeten bekijken: veel minder weggooien en kijken naar circulair gebruik, waar mijn collega Kiki Hagen zich zo voor inzet, bijvoorbeeld in de kledingindustrie. Ik ben het dus helemaal met u eens dat we moeten kijken hoe we op dit moment goederen produceren, want het is nu gewoon een wegwerpmaatschappij. Je moet dus aan die basis gaan werken. Dan krijg je uiteindelijk ook minder vervoer. Maar nogmaals, de scheepvaart valt nu onder het ETS, dus laten we hun de duimschroeven aandraaien, om het zo maar te zeggen, en zorgen dat ze echt op duurzame brandstoffen overgaan.

De **voorzitter**:

U heeft nog een laatste interruptie. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker, voorzitter. Het valt onder het ETS, maar dat geldt alleen voor schepen zwaarder dan 5.000 ton. Daar zit dus een enorme loophole. Maar goed, ik hoor D66 zeggen: ja, we moeten het aantal scheepsbewegingen terugdringen – toch wel – door bijvoorbeeld minder producten te importeren, minder weg te gooien en meer te hergebruiken. Maar D66 is het er dus op zich mee eens dat we deze Minister op pad sturen met de opdracht, de strategie, van minder scheepsbewegingen, als onderdeel van de strategie om in 2030 echt minder uit te stoten in de zeescheepvaart. Correct?

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

Maar als je volumemaatregelen neemt, zit je aan de achterkant te prutsen. Je moet aan de voorkant zitten. Daar zijn we het helemaal mee eens.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Allereerst over het punt van de energie-infrastructuur. Dat is een belangrijke randvoorwaarde. Daar trekken we samen in op. Ik hoop dat de heer Jetten daarin ook samen optrekt met de heer Harbers. Maar als liberaal vind ik het dan toch vervelend dat er wordt gesproken over het invoeren van verplichtingen en normeringen. Volgens mij moeten we veel meer kijken naar stimuleren en moeten we daar concrete acties op ondernemen en deadlines voor stellen. Ik heb de Minister gevraagd naar welke dekking we kunnen kijken. Dat is misschien ook een goede vraag voor D66: als we het op een liberale manier willen aanpakken, waar zouden we dan de dekking kunnen vinden?

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

Dat valt me vaker op aan de VVD zoals we die recentelijk kennen: het moet meteen weer ten koste gaan van de belastingbetaler. Dat is echt opvallend. Waar D66 aan denkt – dat is echt een verschil – is dat je als overheid zorgt voor de infrastructuur, net zoals je zorgt voor wegen, scholen en basisinfrastructuur. Daar hoort bij dat je de bakens van de markt zo gaat verleggen dat die verduurzaming vanzelf vanuit de markt komt. Om daar geld achteraan te gooien om de schepen te verduurzamen,

lijkt me helemaal geen goed idee. Zorg dat de randvoorwaarden zodanig zijn dat de markt dat vanzelf gaat doen.

De voorzitter:

Dank u wel. U was de laatste spreker van de zijde van de commissie. O, u was nog niet klaar. Excuus, gaat uw gang.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Voorzitter. Even kijken. Ik weet niet meer precies waar ik gebleven was.

Nog even over de binnenvaartbrief. Ik heb daar twee vragen over.

Wanneer kunnen we de genoemde normering voor emissiegrenswaarden van schepen verwachten? Wanneer kunnen we de actualisatie van de green deal met daarin de routekaart naar een klimaatneutrale binnenvaart verwachten?

Over de binnenvaartsector gesproken: er is snel duidelijkheid nodig over de energie-infrastructuur voor de binnenvaart. Kan de Minister toelichten wat er in de Roadmap Brandstoftransitie komt te staan? Tot zover de herhaling; nu ben ik waar ik gebleven was. De Minister zegt in het najaar van 2023 te komen met de contouren van die roadmap. Dat duurt echt te lang. Kan de Minister toezeggen de contouren voor het volgende commissiedebat Maritiem te delen?

Voorzitter. Ik ga snel naar de zeevaart. Zoals gezegd, is het heel goed dat die onder het ETS komt te vallen. Daarnaast roep ik de Minister op om in internationaal verband, ook in de IMO, een koploperpositie in te nemen voor ambitieuze wetgeving voor verduurzaming van de scheepvaart. Kan de Minister toelichten welke landen ook ambitieus zijn in het verduurzamen van de scheepvaart en welke plannen hij met die landen uitwerkt? Een andere belangrijke stap is om ook vanuit nationaal beleid te sturen op de verduurzaming van de scheepvaart. Kan de Minister delen wat hij hierover bespreekt met de sector en met de Minister voor Klimaat en Energie? Gaat dat ook om het meerekenen van de zeevaart in de nationale klimaatdoelen?

Voorzitter. Afsluitend wil ik het hebben over alle ontwikkelingen rondom wind op zee. In het vorige debat hebben we het ook gehad over veiligheid. Richting 2050 gaan we naar duizenden extra windmolens op zee. Die moeten allemaal duurzaam aangelegd en onderhouden worden. Kan de Minister toezeggen om samen met zijn collega voor Klimaat en Energie duurzame aanleg én onderhoud als criterium op te nemen in de tenders voor wind op zee? En is de Minister bereid om parallel daaraan gericht te investeren in de Nederlandse maritieme maakindustrie, zodat die koploper wordt op het gebied van duurzame schepen en zo de beste keus wordt voor de aanleg en het onderhoud van wind op zee in Nederland en daarbuiten?

Over wind op zee gesproken: de veiligheidsnorm is al twee keer uitgesteld. Het is echt iets waar ik de Minister toe oproep. Als er nu echt wat gebeurt, en ik hoop dat de Minister dat kan toelichten, dan is dat prima, maar ik hoor eigenlijk veel te weinig behalve het uitstellen van deadlines voor veiligheidsnormen op zee. Wel een goede deadline is er voor het afsluiten en verplicht verzegelen van de vuilwatertanks bij de pleziervaart.

Voorzitter. Over het algemeen genomen heeft deze Minister goede intenties, maar ik mis de concreetheid van de acties. Ik kies toch maar weer voor een vergelijking: als deze Minister de kapitein is, moet hij wel koersvast zijn om ergens te komen. Dat betekent dat je gewoon goed moet weten waar je naartoe gaat en hoe laat je daar wilt komen. Dat mist de fractie van D66 nog.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Een debat gaat er ook om dat je elkaar vindt. Ik was in ieder geval blij met de beantwoording van de heer De Groot van mijn vraag, namelijk dat we het inderdaad in de energie-infrastructuur moeten gaan zoeken. Ik heb daar een voorstel, wat suggesties, voor gedaan. We zien inderdaad dat havens nieuwe haventerreinen moeten gaan ontwikkelen voor die verduurzaming. Ik heb bijvoorbeeld een derde Maasvlakte in de Rotterdamse haven genoemd of de Energiehaven in de haven van IJmuiden. Wil de heer De Groot daar samen in optrekken en bijvoorbeeld op zoek gaan naar de financiering daarvan?

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

Ik denk dat we die derde Maasvlakte maar eventjes moeten vergeten. Wat IJmuiden en het onderhoud van windmolenparken betreft, zou je van deze Minister het volgende mogen verwachten; ik geleid die vraag ook door. Als je duurzaam gaat aanbesteden en het onderhoud van die windparken met duurzame schepen gaat doen, middels de aanlanding van waterstof en misschien ook een waterstof- of ammoniakinfrastructuur voor die schepen, dan zul je ook daar in IJmuiden iets moeten doen. Je moet daar dus over het geheel nadenken; dat ben ik met de heer Koerhuis eens. Ik hoor hem ook een beetje zeggen dat we daar meteen veel geld achteraan moeten gooien. Daar aarzel ik, want wij zijn een partij die zuinig is op belastinggeld. Maar ik hoor graag van de Minister hoe het overall design voor dat soort havens eruitziet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we echt aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik wil voorstellen geen dinerpauze in te lassen, want de Minister heeft een kwartier de tijd nodig. Laten we de Minister een kwartier gunnen, en dan zien we elkaar om 17.55 uur, uiterlijk om 18.00 uur terug.

De vergadering wordt van 17.40 uur tot 18.00 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Dames en heren, een hele goedenavond; het is al bijna avond. Welkom. We hervatten het commissiedebat Maritiem. De eerste termijn van de zijde van de Kamer heeft zojuist plaatsgevonden. We gaan over naar de beantwoording van de gestelde vragen. Ik geef daarvoor het woord aan de Minister. Ik vraag de Minister gelijk of hij de beantwoording in blokjes doet. Zo ja, dan vraag ik hem die blokjes te benoemen. Ik houd vooralsnog twee interrupties aan, zeg ik tegen de Kamerleden. Als we echt ruimte hebben, dan probeer ik daar flexibel in te zijn. Maar dat moet echt vanwege de tijd. Ik hoop dat u daar begrip voor heeft.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de leden voor hun inbreng. Ik ga gelijk de vragen beantwoorden. Dat doe ik in vier delen. Het eerste is binnenvaart, dan havens, dan zeevaart en dan de overige vragen. Ik begin bij de vraag van de heer Koerhuis over binnenvaart en hoe het tijdspad voor elektrisch varen eruitziet. Dat is vanzelfsprekend medeafhankelijk van de ontwikkelingen in de sector. U refereert aan het project voor elektrische binnenvaart dat wij vanuit het Groeifonds subsidiëren. Dat moet leiden tot 45 elektrische binnenvaartschepen in 2026 en vervolgens groeit het zelfstandig door tot 150 schepen in 2030 en 400 in 2050. Ik verwacht dat er in de tussentijd nog meer vergelijkbare projecten van de grond komen. Ik roep bij dezen overigens ook de sector van harte op om voorstellen in te dienen voor de komende rondes van het Groeifonds. Mevrouw Van der Plas vroeg wat we doen om waterstof in de binnenvaart te stimuleren. Ik zie eigenlijk heel veel initiatieven vanuit de sector, en

misschien ook nog wel dingen die een beroep kunnen doen op de derde ronde van het Nationaal Groeifonds. Er zal uiteindelijk de komende tijd nog heel veel onderzoek en ontwikkeling nodig zijn, maar volgens mij is de sector echt bezig om dat in te dienen.

De heer Koerhuis vroeg naar de walstroom op rijksligplaatsen. Die worden inderdaad op dit moment al gebouwd bij de aanleg van nieuwe rijksligplaatsen en grote vervangingsopgaven. We zijn nu bezig met het inventariseren van alle mogelijkheden voor uitrol, beheer en onderhoud van walstroom op alle bestaande rijksligplaatsen. We starten daarmee in 2024. Dan verwacht ik dat we hier voor 2030 grote stappen in kunnen zetten. We werken samen met de medeoverheden die verenigd zijn in het walstroomcollectief. We kijken op dit moment ook naar juridische mogelijkheden om hier nog meer vaart achter te zetten, zoals een aanpassing van het BPR in relatie tot het gebruik van walstroom tijdens het nemen van een ligplaats.

De heer Stoffer vroeg of er geld beschikbaar komt uit Europese fondsen voor verduurzaming van de binnenvaart. Ik ben er een groot voorstander van dat er zo'n Europees fonds komt. De binnenvaart is een internationale sector en zo'n fonds moet dan ook op Europees niveau tot stand komen. Er is internationaal nog geen overeenstemming over de wenselijkheid en de mogelijkheden, maar ik zet me daar zeer voor in. Afgelopen maandag tijdens de Transportraad, waar een nieuw actieplan voor de binnenvaart werd aangenomen, heb ik ook een pleidooi gehouden om binnen de financiële mogelijkheden van de Europese Unie te komen tot zo'n verduurzamingsfonds. Ik zet die discussie en dat pleidooi komend jaar voort. Ik hoop op bespreking daarvan tijdens een van de komende Transportraden. Ik zet me ook in om meer lidstaten, zeker de lidstaten die zijn verenigd in de riviercommissies, daarin mee te krijgen.

De heer Stoffer vroeg of we ook kijken naar de verduurzaming op korte afstanden. Het korte antwoord is: ja, dat doen we. Dat doen we bijvoorbeeld vanuit dat project dat we ondersteunen vanuit het Groeifonds en waar we 50 miljoen in elektrificatie van de binnenvaart steken. De schepen die in eerste instantie daarvoor gebouwd worden, varen ook vooral vaste trajecten over kortere afstanden, zoals het schip dat nu richting Alphen aan den Rijn vaart. Dat is bij uitstek een voorbeeld van wat we meer willen gaan doen en zien in het land.

De heer Stoffer vroeg ook nog naar het onderzoek naar kleinschalige binnenvaart en of we dat zo in kunnen vullen dat kleine schepen in de vaart blijven. Dat is een van de doelen die we in kaart willen brengen. Als het gaat om duurzaamheidsbeleid moeten we zo veel mogelijk rekening houden met het profiel en de draagkracht van binnenvaartondernemingen, maar ook een scala aan mogelijkheden benutten om binnenvaart in verschillende klassen van grootte mogelijk te blijven maken. Ik wijs erop dat initiatieven als smart shipping daar een grote bijdrage aan kunnen leveren. Daar heb ik in de brief ook het een en ander over geschreven. Maar het korte antwoord op de vraag van de heer Stoffer is ja.

De heer Stoffer vroeg ook naar praktijkonderzoek bij schippers met problemen met biobrandstoffen. Ik ben bereid om dat in kaart te brengen. Ik hoop echt dat er veel schippers zijn die met hun schip willen meewerken aan een dergelijk onderzoek. Op dit moment lopen er gesprekken met de sector, ook over een veilige toepassing van biobrandstof. Ik hoop dat we de komende tijd tijdens de gesprekken concrete afspraken kunnen maken over de wens van de sector om praktijkonderzoek te doen.

De heer Stoffer vroeg waarom er een nieuwe modelshiftregeling voor de corridor Zuid komt en niet voor heel Nederland. De modelshiftregeling die we hebben, is heel succesvol geweest. Dat kwam omdat er gewerkt wordt met goederenstromen met heel veel volume op de corridors. Voor de nieuwe corridor Zuid, want die hebben we recent toegevoegd aan de

goederenvervoercorridors, geldt dat ook daar sprake is van een concentratie van dikke goederenstromen. Daarom hebben we recent besloten om die corridor toe te voegen en mee te nemen in de aanpak, naast de andere twee die we al hadden. Buiten de drie goederenvervoercorridors die we nu hebben, inclusief Zuid, is er nadrukkelijk sprake van veel minder dikke goederenstromen, die zich minder makkelijk lenen voor die modal shift. Dat neemt niet weg dat als daar transportprojecten tussen zitten die interessant zijn voor een modal shift van de weg naar het water of het spoor, we daar vanzelfsprekend naar kijken.

Het gaat een beetje door elkaar. Ik had het net namelijk al over walstroom, maar een van de aspecten die daar ook bij hoort, is congestie op het elektriciteitsnet. Dat is een vraag van de heer Stoffer. We werken samen met de havens middels een programmatische aanpak aan walstroom en beschikbaarheid van voldoende stroom. We weten allemaal dat niet alleen hier maar in heel veel sectoren het elektriciteitsnet knelt, dus we zijn hier heel alert op. Dit hebben we ook al gedeeld met het Ministerie van EZK. We laten dat gelijk oplopen met de initiatieven in de zeehavens bijvoorbeeld, want daar wordt inmiddels steeds meer duidelijk op welke plekken die walstroompunten precies komen. Als je dat weet, kun je natuurlijk in gesprek met de netbeheerders, zodat ze daar tijdig op kunnen inspelen in hun prognoses en in hun investeringen. Dat gebeurt nu ook al per haven. Tegelijkertijd krijg je dan deel twee van de oplossingen, waar de heer Stoffer al op wees. Denk aan de inzet van batterijen, lokale energieopwekking en andere mogelijkheden, zoals maatwerkoplossingen, om te voorkomen dat iedere walstroomintroductie ook gelijk grootschalig beslag legt op het elektriciteitsnet.

De heer Stoffer vroeg naar de ligplaatsen. Vanzelfsprekend willen we voldoende ligplaatsen op al die plekken waar die nodig zijn. Daar waar sprake is van veiligheidsrisico's, pakken we die aan. Helaas is het niet zo dat er budget beschikbaar is om overal extra afloopvoorzieningen naar de wal te realiseren of op te knappen. Dat is een van de zaken die we meenemen in het basiskwaliteitsniveau voor de instandhouding van het hele areaal, dus niet alleen voor de binnenvaart, maar ook voor wegen, kunstwerken et cetera. Daar zijn we vorige week bij beide debatten uitvoerig op ingegaan. Ook de instandhouding van de ligplaatsen en de afloopvoorzieningen nemen we daarin mee. Ik deed vorige week al de toezegging om dat in maart inzichtelijk te maken. Ik zeg u toe dat ook deze afloopvoorzieningen daarin meegenomen worden.

Dan binnenvaart en het varende ontgassen. De heer Van Raan vroeg naar de ratificatie. Ik heb u laten weten dat daar wat voortgang in zit. België heeft geratificeerd. Frankrijk verwacht in januari te beginnen met de ratificatie. Ik hoop dat het parlement dat daar voortvarend oppakt. Dan hebben we alleen Zwitserland nog over. De reden waarom het daar langer duurt, is dat Zwitserland heeft laten weten dat zij twee binnenvaartverdragen tegelijk ratificeren. Zowel mijn voorgangers als ik hebben in het verleden al een paar keer aangegeven: «Kun je dat niet uit elkaar halen? Begin nou met dit verdrag.» Tot op heden heb ik gemerkt dat Zwitserland daar nog niet toe bereid is. Het laatste inzicht is wel dat ze het hoogstwaarschijnlijk komend jaar gaan ratificeren. Eerder was de melding 2024. Wij blijven in gesprek met Zwitserland om daar zo veel mogelijk tempo in te betrachten. Ik hoop dat u begrip heeft voor het feit dat ik geen invloed kan uitoefenen op parlementaire processen. Net zoals ik dat hier niet kan, kan ik dat in andere landen al helemaal niet. We blijven al onze contacten aanwenden om de Zwitserse regering tot grote spoed te manen.

Mevrouw Kröger haalt de rechterlijke uitspraak aan. Excuses overigens voor de late verzending van de Kamerbrief. Wij hebben getracht om de laatste ontwikkelingen mee te nemen. Er was enkele dagen geleden ook nog overleg over de vraag of we de roadmap konden afronden. Die had ik graag meegenomen, maar er blijven een paar resterende kwesties waarover ik de komende weken met de provincies verder in overleg ga. Ik

moet eerlijk zeggen dat ik wel wat verrast was door de rechterlijke uitspraak die door mevrouw Kröger is aangehaald. Die lijkt volgens ons inzicht ook in tegenspraak met internationale verdragsrechtelijke bepalingen, maar wij studeren daar nog op. We kijken daar nog even naar, ook met de verdragsjuristen van Buitenlandse Zaken. Dat verdrag is natuurlijk de grote oplossing, zodra dat geratificeerd is. Wij proberen er alles aan te doen, ook middels de roadmap, die ik echt op zo kort mogelijke termijn hoop af te ronden, om ook binnenlands al een aantal stappen te zetten door in ieder geval de ontgassingsinstallaties alvast te gaan bouwen en te kijken wat we vooruitlopend op de inwerkingtreding van het verdrag al in gebruik kunnen nemen. Dan de routekaart.

De voorzitter:

Er is een interruptie, maar ik zie dat uw blokje bijna af is.

Minister Harbers:

Ik heb nog twee vragen.

De voorzitter:

Dan doen we het aan het einde van het blokje. Excuus.

Minister Harbers:

De heer De Groot verwijt mij dat het wat traag gaat met de actieagenda voor de binnenvaart. Eerlijk gezegd denk ik dat we de afgelopen maanden, sinds mijn aantreden, best hele grote stappen hebben gezet met de binnenvaart om tot de outline van de aanpak voor de binnenvaart te komen. Het tempo zit er goed in. De komende maanden – dat is dus een kwestie van maanden en geen jaar of langer – worden die opgaven samen met de binnenvaartsector uitgewerkt tot een concrete actieagenda met namen, rugnummers et cetera. Dat heb ik vorige week bij de begroting ook aangegeven. Die hoop ik aan het eind van het eerste kwartaal of begin tweede kwartaal aan de Kamer te geven. Dan hebben we echt een mooie lijst acties waarmee we aan de slag kunnen.

Dan over de green deal uit 2019. Je merkt dat er sinds het afsluiten daarvan in 2019 al heel veel nieuwe ontwikkelingen zijn geweest die relevant zijn voor de verduurzamingsdoelstellingen voor de binnenvaart. De komende periode pakken we ook de greendealafspraken uit 2019 erbij, zodat we die ook gelijk kunnen herijken en daarmee de routekaart creëren die alle maatregelen omvat die nodig zijn voor een klimaatneutrale binnenvaart per 2050. Dat pakken we tegelijk op.

De heer De Groot vroeg of normering ook kansrijk vormgegeven kan worden voor bestaande en nieuwe schepen. Het is niet zozeer dat wij niet sneller zouden willen dan eind 2023, maar ik wil even goed kijken met de branche zelf dat we niks over het hoofd zien en rekening houden met de financiële draagkracht en de te verwachten emissiereductie. Ik wil dat we dat goed in beeld hebben. Tegelijkertijd vergt dit ook internationale afstemming. Dan gaat het zowel om de riviercommissies, met name de Rijncommissie, maar ook om de Europese Unie. Ik zou wel sneller willen, maar ik denk dat we in dit tijdschema dan iets hebben wat we ook internationaal goed afgestemd kunnen hebben en wat daarmee ook echt houvast biedt voor de binnenvaart.

Tot slot de reductieverplichting voor de binnenvaart voor het bijmengen van biobrandstof, waar de heer De Groot naar vroeg. Dat heeft met name betrekking op de Richtlijn hernieuwbare energie, RED II, in Europa die in het kader van Fit for 55 herzien wordt. Dan heet die RED III. Dat proces is bezig. We verwachten dat dat per 1 januari 2025 geïmplementeerd moet zijn in de Nederlandse regelgeving. Ik wil dat de verplichting vanaf dat moment ook voor binnenvaart geldt. Daarbij zet ik me ervoor in dat België en Duitsland dat tegelijkertijd ook doen. Dat geeft namelijk een level

playing field voor de brandstofleveranciers. Tot op heden lopen die gesprekken nog en kon dat nog niet worden gegarandeerd. Daarom is die verplichting uitgesteld. De tweede voorwaarde is dat we met de sector afspraken hebben over een veilige toepassing van biobrandstof, want ik wil daar geen risico mee nemen. Dus ook hier is de ambitie er, maar we willen het wel goed doen en in samenspraak met de buurlanden om weglek en dergelijke verschijnselen te voorkomen. Dat over de binnenvaart, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag één hand. Dat was het handje van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het eigenlijk echt geen pas geven om vandaag een brief te sturen over een onderwerp waar we als Kamer al jaren aandacht voor vragen en dan ook nog eens in die brief aan te geven dat er nog steeds gestudeerd wordt op de gerechtelijke uitspraak van 11 oktober, wat ongeveer twee maanden geleden is. Dat stelt mij bijzonder teleur. Dat maakt het nu ook een beetje moeilijk. Er ligt een hele duidelijke uitspraak van de rechter. De provincies willen gewoon hun inwoners kunnen beschermen. Er moet gehandhaafd kunnen worden. Ze willen daar eigenlijk het liefst dat de ILT en het Rijk aan hun zijde staan bij het beschermen van de inwoners en niet tegenover ze. Er speelt natuurlijk ook nog de update van de routekaart. Ik wil toch graag dat de Minister hier wat meer duidelijkheid geeft in het debat of anders dat hij in ieder geval in een brief vóór het tweeminutendebat nog die duidelijkheid geeft. Dit is gewoon een te belangrijk onderwerp om zo te laten slossen. Dat stelt me echt teleur.

Minister Harbers:

Ik deel de urgentie met mevrouw Kröger. Ik had ook echt gehoopt dat we verder waren wat betreft de resterende vraagstukken met de provincies. Laat ik haar toezeggen dat ik echt zo snel mogelijk ... Dat hangt er een beetje vanaf, want mevrouw Kröger hintte op een tweeminutendebat. Op het moment dat dat nog voor het kerstreces is, weet ik niet of het gaat lukken om op al die aspecten duidelijkheid te bieden, maar als dat kort na het kerstreces is, span ik me ervoor in om die gewenste duidelijkheid te bieden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar uw volgende blok. Dat is als het goed is het blok havens.

Minister Harbers:

Voorzitter. Ik begin bij de vraag van de heer Koerhuis over springstof bij de bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen. Het is heel treurig dat die plof ten behoeve van de sloop van de Middensluis niet is verlopen zoals verwacht en dat daarmee schade is ontstaan aan panden in de binnenstad van Terneuzen. Ik ben opgelucht dat dat niet tot lichamelijk letsel heeft geleid. Uit de bevindingen van de evaluatie, die ik eerder naar de Kamer stuurde, kwam naar voren dat er gebreken zaten in de voorbereidende berekeningen. De volgende plof wordt naar verwachting eind dit jaar gepland voor de resterende sloopwerkzaamheden. Om herhaling zo goed mogelijk te voorkomen, worden vanzelfsprekend alle aanbevelingen uit de evaluatie opgevolgd, zoals het reduceren van de hoeveelheid explosieven per eenheid en het verruimen van het tijdsinterval tussen het afgaan van de ladingen. De deskundigen die betrokken waren bij de evaluatie zullen het «springplan» hiervoor beoordelen en de gemeente daarover aanvullend adviseren.

Als ik het dan toch over Terneuzen heb: de stand van zaken van de spoorweg Gent-Terneuzen. Zoals eerder dit jaar gemeld door de Staatsse-

cretaris is het Nederlandse deel van de financiering rond met het toekennen van de middelen uit het Nationaal Groeifonds. Op dit moment wachten we op de formele toezegging van het Belgische gedeelte van de financiering. De totale kosten van 240 miljoen euro worden namelijk fiftyfifty door Nederland en België gedragen. Zodra ook die toezegging binnen is – ik weet dat de Belgen daar hard mee bezig zijn – hopen we gelijk door te kunnen gaan met de startbeslissing voor de verkenningssfase van het ontwerp.

Dan de bereikbaarheid van de Groninger zeehavens, naar aanleiding van de motie die de heer Koerhuis heeft ingediend. Op dit moment is de stand dat ik samen met de Staatssecretaris Mijnbouw en de regio werk aan het masterplan zeehavens, als onderdeel van de Toekomstagenda Groningen. De financiële dekking valt daar ook onder. Zeesluis Farmsum is ook onderdeel van dat masterplan. We zijn recent ook een regioanalyse gestart voor de zeesluis Farmsum om een goed beeld te krijgen van wat daar speelt en nodig zou zijn. Het gaat dan in ieder geval om techniek, constructie, het functioneren van de sluis en de omgevingswensen voor toekomstige ontwikkelingen. Zodra we dat rond hebben, kunnen we bepalen wat er bij dat kunstwerk nodig is en welke aanpak het beste daarop ingericht kan worden. Los daarvan is voor de verkeersveiligheid op de N33-noord 6,2 miljoen euro vrijgemaakt, maar dat weet de heer Koerhuis, want dat heb ik vorige week gezegd.

Dan ga ik naar de haven van Rotterdam, naar de motie over de goederenspoorlijn op de Maasvlakte. Daar is het korte antwoord op dat de Staatssecretaris met gezwinde spoed aan de slag is met uw motie. Zij komt daarop terug in de brief die eerdaags gestuurd wordt voor het commissiedebat Spoor van 15 december.

De heer Koerhuis vroeg naar de duurzame brandstoffen en energie die in de toekomst onze havens binnen moeten komen. We weten dat er voor de Nederlandse en de Europese duurzame-energiebehoefte heel veel elektriciteit en waterstof nodig is. Landen met veel zon en wind zijn uitermate geschikt voor de opwekking van die duurzame energie. Je merkt dat de Nederlandse zeehavens hier echt al op voorsorteren door ook in te zetten op de import, export en doorvoer van duurzame-energie dragers zoals waterstof. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft al met verschillende van die landen afspraken gemaakt. Recent is er ook nog door Minister Hoekstra een MoU ondertekend met de haven van Sines in Portugal en de haven van Rotterdam om ook daar een duurzame-energiestroom op gang te brengen. In de NOVEX-gebieden waar de havens van Rotterdam, Amsterdam, North Sea Port en Groningen Seaports onderdeel van uitmaken, kijken we vanuit IenW samen met de regio's nadrukkelijk naar wat er nog extra nodig is om de vraag van import van waterstof mogelijk te maken, ook in de vorm van ammoniak. Dan bekijken we ook even goed wat dat betekent voor de externe veiligheid en de ruimtes in de havens. Eerder dit jaar heb ik volgens mij aangegeven dat voor de totaalbehoefte van duurzame brandstoffen voor de scheepvaart wij onze analyses ook inbrengen bij de Minister voor Klimaat en Energie voor het door hem op te stellen Nationaal plan energiesysteem en onze input daarvoor.

De heer Koerhuis heeft gevraagd of, wanneer al die import mogelijk wordt gemaakt in de havens, dit wel gaat lukken binnen de ruimte die je daarvoor hebt. Het klopt inderdaad dat je daar wel voldoende haven-terrein voor nodig hebt, ook om het oude door het nieuwe te kunnen vervangen. In de NOVEX-gebieden voor Rotterdam, Amsterdam en North Sea Port kijken we ook nadrukkelijk naar een optimaal en efficiënt ruimtegebruik. In de IJmuidense haven wordt bijvoorbeeld een nieuw haventerrein ontwikkeld, de Energiehaven, voor de aan- en afvoer van onderdelen van windmolens. Het bestaande baggerdepot daar, de Averijhaven, ontmantelen we zodat we daarmee ruimte hiervoor creëren. Verder is in de nationale Havennota 2020–2030 opgenomen dat het in

beginsel aan havenbeheerders en terminalbedrijven zelf is om havengronden uit te geven en terminalinfrastructuur aan te leggen. Het deelnemingenbeleid van het Ministerie van Financiën is verder niet bedoeld voor financiering van haventerreinen.

Dan nog een kleine zijopmerking, want de heer Koerhuis noemde ook een derde Maasvlakte. Bij mijn weten zijn daarvoor nog geen uitgekristalliseerde plannen bij de haven van Rotterdam. Daarnaast wijs ik erop dat we in het kader van het beleid om water en bodem sturend te laten zijn voor de ruimtelijke inrichting, vooralsnog een pas op de plaats maken met nieuwe landaanwinningen, omdat we de komende jaren ook eerst meer duidelijkheid willen verschaffen aan de hand van het Kennisprogramma Zeespiegelstijging over de kustlijn, maar ook omdat landaanwinning gevolgen heeft voor de zandwinning die we nodig hebben voor bijvoorbeeld zandsuppletie op de bestaande kustlijn. Dat zijn zaken waar we echt eerst meer inzicht in moeten hebben voordat we vragen kunnen beantwoorden over nieuwe landaanwinningen.

Sprekend over havens, is er nog een vraag over walstroom. De heer Stoffer vroeg naar een gebruiksverplichting zonder allerlei uitzonderingsmogelijkheden. Nederland zet in op verplichting van een dergelijk aanbod en gebruik en wil uitzonderingen niet onnodig oprekken. We pleiten in Brussel dus steeds voor een zo goed mogelijke aansluiting van de aanbodverplichting en voor de gebruiksverplichting aan de scheepskant van walstroom. Alleen als er goede redenen zijn om geen walstroom af te nemen, bijvoorbeeld omdat er in de haven tijdelijk geen aansluitmogelijkheden zijn, zou een gerichte uitzondering op de afnameplicht wellicht terecht zijn, maar wij waken er ook internationaal voor dat dit soort uitzonderingsgronden niet onnodig wordt opgerekt en dat het afnemen van walstroom de norm is en blijft.

Voorzitter, dit over de havens.

De voorzitter:

Dank u wel. Daar is een vraag over van de heer Koerhuis. Meneer Koerhuis, gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik snap dat het belangrijk is om water en bodem sturend te laten zijn, hoor. Als je ergens een bedrijventerrein of een woonwijk in het land gaat plannen, snap ik dat je water en bodem sturend kan maken, maar een zeehaven ligt toch aan zee, dus als je daar ruimte voor zoekt, dan kun je alleen maar daar in de buurt gaan zoeken; je kan geen zeehaven maken in Overijssel of in Gelderland. Ik kan het niet mooier maken. Ik wil er bij de Minister toch nog eens op aandringen om nog eens echt te kijken naar ruimte voor de Rotterdamse haven en daar eventueel een derde Maasvlakte bij mee te nemen. De Minister zegt dat staatsdeelnemingen hier niet over gaan, maar door middel van een staatsdeelneming hebben we wel de Tweede Maasvlakte gefinancierd. Waarom is dat dan niet meer bedoeld voor een derde Maasvlakte?

Minister Harbers:

Rechtstreekse financiering was toen niet aan de orde. Bij de verzelfstandiging van het Havenbedrijf Rotterdam, die plaatsvond in 2004, heeft het Rijk gelijk een aandelenbelang genomen. Met de financiering daarvan verkreeg het havenbedrijf de middelen, althans, een gedeelte van de middelen, om de Maasvlakte aan te leggen. We zijn alleen wel achttien jaar verder. In de huidige Nota Deelnemingenbeleid is dat niet opgenomen. Ik herhaal mijn antwoord van zojuist: we hebben echt in de brief over water en bodem sturend laten zijn, opgenomen dat we vooralsnog een pas op de plaats moeten maken wat betreft landaanwinning vanwege de andere vraagstukken over bijvoorbeeld zandwinning en de toekomstige schets van de kustlijn.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis nog een keer. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor: pas op de plaats. Volgens mij doen we in dit land al te veel passen op de plaats en moeten we oppassen dat we niet op slot gaan. Ik hoor de Minister over de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid, maar heel eerlijk: er is ook een aangenomen motie van de heer Van der Molen en mij, die zegt dat we onze havens moeten beschermen tegen buitenlandse financiering. Het moet wel ergens vandaan komen. We hebben het in het verleden eerder gedaan. We staan als land voor een grote opgave op het gebied van energietransitie, dus ik zou er bij de Minister toch nog eens op willen aandringen om toch dit gesprek aan te gaan met staatsdeelnemingen.

Minister Harbers:

Ik ga toch nog wel een beetje tegenhangen, want ik heb zojuist ook al gezegd dat het mij niet bekend is dat het Havenbedrijf Rotterdam bezig is met een derde Maasvlakte. Er is ruimte beschikbaar in de haven. Er komt in de haven ook nog – dat is een permanent proces – ruimte beschikbaar op het moment dat verouderde activiteiten stoppen. Dat is de allerbelangrijkste opgave. Men heeft nu een fors plot op de Tweede Maasvlakte gereserveerd voor de productie van waterstof. Ik krijg van het havenbedrijf de indruk dat men daar nog wel een tijdje mee vooruit kan.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas nog. Gaat uw gang.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik heb even een klein puntje van orde. Ik moet de vergadering even verlaten, omdat er zo meteen stemmingen zijn. Daarom ben ik even weg. Misschien kan de Minister de antwoorden op mijn vragen iets naar achteren schuiven. Ik hoop hier over een kwartier, twintig minuten weer terug te zijn.

De voorzitter:

Ik wil daarover zeggen dat ik heb begrepen dat de stemmingen om 18.35 uur zijn. Ik weet niet of de Minister over twintig minuten nog aan het woord is, zeg ik maar even. Ik zal de Minister vragen of hij daar rekening mee wil houden, mevrouw Van der Plas, maar u heeft ook een tweede termijn. Wellicht kunt u in de tweede termijn nog wat duiding vragen op wat zaken die mogelijk in het midden liggen, maar ik begreep ook dat er een medewerker van u aanwezig is.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Klopt.

De voorzitter:

We moeten echt om 19.00 uur stoppen, want de Minister heeft een vervolgspraak. De Minister gaat door naar het blokje zeevaart.

Minister Harbers:

Voorzitter. De heer Koerhuis vroeg of we de sector helpen met het indienen van een nieuw voorstel voor het Maritiem Masterplan in het kader van het Nationaal Groeifonds. Het korte antwoord is ja. De commissie voor het Nationaal Groeifonds vond het voorstel in de vorige ronde nog onvoldoende uitgewerkt, maar de opgave en het belang, ook voor de klimaattransitie, werd wel herkend. Daarom werken we vanuit lenW samen met EZK en de sector aan een verbeterd voorstel, om dat dan

begin volgend jaar in te dienen. Ik hoop zeer dat dat lukt, want dat zou een welkome ondersteuning zijn voor de sector.

De heer Koerhuis vroeg ook naar oneerlijke concurrentie aan de randen, en ik denk vooral ook voorbij de randen van de Europese Unie. De voorstellen uit Fit for 55 bevatten al bepalingen om het risico van oneerlijke concurrentie tussen de EU en niet-EU-landen tegen te gaan. Ook niet-EU-schepen die onze havens aandoen, vallen bijvoorbeeld onder de maatregelen, maar ik begrijp de zorgen over de concurrentiepositie van Nederlandse havens en de scheepvaartsector zeer. Nu is het tegelijkertijd zo dat het aangaan van bilaterale verdragen op dit gebied echt een exclusieve bevoegdheid is van de EU; lidstaten mogen dat niet zelf. Dat is wel de reden dat ik voortdurend het risico van ontwijking en het belang van het maken van afspraken met derde landen bij de Commissie aankaart, maar die schat het risico vooralsnog lager in. Desalniettemin blijf ik bezig met dit pleidooi bij de Commissie en met het vergaren van steun bij andere lidstaten, ook met het oog op de herziening van EU-regelgeving over enkele jaren. Tegelijkertijd proberen we met onder andere het Verenigd Koninkrijk, ook zo'n nabij derde land, zo veel mogelijk te komen tot vergelijkbare ambities en maatregelen, zodat we in ieder geval daar dan een gelijk speelveld creëren.

De heer Stoffer vroeg naar de grens voor het ETS, zodat daar ook kleinere schepen onder vallen. De inzet van Nederland was, is en blijft om de scope van het voorstel van het EU ETS en het FuelEU Maritime uit te breiden naar alle vrachtschepen, zodat het dus niet alleen geldt voor vrachtschepen boven de 5.000 brutoton, maar ook voor die tussen de 400 en 5.000 brutoton. Dat levert namelijk een hele flinke klimaatwinst op, voorkomt een ongelijk speelveld en geeft ook juist kleinere schepen een impuls om te verduurzamen. Bij het vaststellen van de Raadspositie trof ik onvoldoende lidstaten die daarin meegingen. Het waren er wel een aantal, maar het waren er verre van voldoende om dit nu al in de Raadspositie te krijgen. Wél is afgesproken dat we in ieder geval de komende jaren alle noodzakelijke data over schepen tussen 400 en 5.000 brutoton gaan verzamelen op basis van de zogenoemde MRV-verordening. Dat is een belangrijke stap, want die legt de bodem voor een uitbreiding van ETS naar kleinere vrachtschepen over enkele jaren, als de evaluatie aan de orde is. Wij blijven er bovenop zitten om die kans te benutten.

De heer Stoffer vroeg ook naar de evaluatie van de fiscale maatregelen in de zeevaart. Ik heb daarover aan de Kamer geschreven dat ik met de Staatssecretaris van Financiën hiernaar kijk. We gaan aan de slag met de aanbevelingen die daarin staan, zodat we op die manier ook de aantrekkelijkheid van Nederland en de Nederlandse vlag voor de zeevaartsector kunnen behouden.

De tonnageregeling die de heer Stoffer noemt, stond niet gelijk op de agenda. Je ziet dat ook in de scheepvaart de winst- en verliesjaren elkaar met de regelmaat van de klok afwisselen. Op dit moment dalen de containertarieven weer. De komende jaren verwachten we weer extra scheepscapaciteit op de markt. Omdat ik het gesprek met Financiën toch nog aanga, ga ik graag samen met de Staatssecretaris van Financiën met de sector in gesprek om te kijken of dit een suggestie is die helpt om de Nederlandse vlag ook op langere termijn aantrekkelijk te houden.

De heer Van Raan ken ik goed, want hij stelt altijd een intrigerende vraag in het debat. In dit geval stelde hij de vraag naar het resterende klimaatbudget. Ik heb de schorsing gebruikt om hier met alle deskundigen nog even naar te kijken, maar onze conclusie was dat er mondiaal op dit moment geen klimaatbudgetten aan sectoren worden toebedeeld.

Desalniettemin vind ik, net als de heer Van Raan en de andere leden van de commissie – als ik naar hun vragen kijk – dat de zeevaart moet verduurzamen en ook snel moet verduurzamen. In 2050 moet de zeevaart gewoon klimaatneutraal zijn. Daar zet ik me vol voor in. Dat is ook de portee van mijn opmerking in de brief aan de Kamer. Daarin constateer ik

dat er nog onvoldoende tempo is, zeker als je naar het internationale toneel kijkt. Juist om die reden span ik me ervoor in om te kijken wat we kunnen versnellen en hoe we ervoor kunnen zorgen dat we de tussendoelen beter in beeld krijgen. Nederland pleit er daarom in IMO-verband voor om tussendoelen die ons op pad houden, af te gaan spreken, zodat ook de zeevaart uiteindelijk kan voldoen aan de klimaatdoelen van Parijs. In dat verband vroeg de heer De Groot wie de ambitieuze landen zijn in de IMO.

De voorzitter:

Minister, laten we even een minuutje schorsen, want we horen nu de stemmingsbel.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Harbers:

De ambitieuze landen in IMO-verband zijn met name de EU-landen, de VS, Canada, Nieuw-Zeeland en de eilanden in de Pacific. De niet-ambitieuze landen zijn vooral landen als China, India, Rusland, Afrikaanse landen en een aantal Arabische staten. Maar zoals gezegd: met de welgezinden proberen we ook echt wel tempo te krijgen om die, laat ik zeggen, mammoettanker van de IMO van koers te laten veranderen.

Ik ga nog even door op de langeretermijnverduurzaming. De vraag van mevrouw Kröger ging over de inzet op ambitieuze internationale kaders. Ik wijs erop dat we ook in het «Fit for 55»-programma in de EU nu afspraken maken, onder andere over normeren en beprijzen. Ik noemde net de IMO, maar ook daarin proberen we in 2023 als Nederland echt het voortouw te nemen om een ambitieuze aanscherping te krijgen van de klimaatstrategie naar 2040 en 2050, en ook de daarbij behorende maatregelen over normering en beprijzing. Nationaal wil ik dat proces versnellen door bijvoorbeeld vol in te zetten op een geslaagde aanvraag voor het Maritiem Masterplan bij het Nationaal Groeifonds. We kijken ook wat we verder nog kunnen doen om een snellere transitie te stimuleren. De keerzijde van wat we doen, is dat ik het sturen op minder transport geen reële optie acht, al is het maar omdat ik verwacht dat als wij dat vanuit Nederland zouden doen, de betreffende goederen binnen no time via andere havens in Europa alsnog hun weg naar Nederland en Europa vinden.

Bij het ETS voor de zeevaart maken we wat mij betreft geen onderscheid naar soorten schepen, zoals superjachten of cruiseschepen, maar is de inzet juist vol op een ETS-prijs en eenduidige normering. Ik wil eigenlijk gewoon zo min mogelijk uitzonderingsposities, zodat zo veel mogelijk schepen daaronder gaan vallen, want dat geeft uiteindelijk de beste garantie op gelijke concurrentieverhoudingen met een gelijke prijs per ton emissies. Dan krijg je iedereen in beweging om te gaan verduurzamen. Dan kom ik bij de MSC Zoe. Mevrouw Kröger vroeg wat er nou afdwingbaar is van al die stappen die gezet zijn; overigens dank voor het compliment. Mevrouw Kröger heeft gelijk dat er maatregelen bij zitten die op de territoriale zee niet afdwingbaar zijn, maar ter geruststelling: dat wil niet zeggen dat partijen niet meewerken. Het verkeersbegeleidings-systeem VTS, dat nu in gang wordt gezet, kennen we ook elders ter wereld. Dat wordt goed opgevolgd. Ook de huidige adviezen van de Kustwacht, die we zoals eerder gemeld afstemmen met de Duitse autoriteiten, worden goed opgevolgd. Uiteindelijk is de kapitein aan boord altijd eindverantwoordelijk, maar je ziet gelukkig in de praktijk dat kapiteins goede adviezen gewoon opvolgen en zich ook realiseren dat dat

in hun belang is en ook in het belang is voor de veiligheid van zichzelf en hun schip.

De heer Van Raan en mevrouw Kröger vroegen naar de scrubbers. Laat ik echt proberen die zorg weg te nemen. Ook complimenten aan beide Kamerleden. Eerder dit jaar hadden we een debat waarin zij nadrukkelijk aandacht vroegen voor het vraagstuk van de scrubbers. Ik heb me daarin verdiept, ook aan de hand van de vragen die de heer Van Raan heeft gesteld. We zijn echt een heel eind opgeschoven in ons denken. Ik ben echt zeer gemotiveerd aan de slag om te kijken wat we kunnen doen, niet alleen internationaal. We werken in IMO-verband aan de aanscherping van de richtlijnen voor het gebruik van scrubbers en onze inzet om lozingen aan te scherpen en te verbieden, maar we zijn ook aan de slag om te kijken wat we nationaal extra kunnen doen. We zijn daarvoor ook aan het kijken of een verbod tot de mogelijkheden behoort, welke effecten dat teweegbrengt en ook of daar nog perverse prikkels in zitten die maken dat we het paard achter de wagen spannen. Ik ben dus zeer gemotiveerd om met dit vraagstuk aan de gang te gaan. Ik wil volgend jaar alle opties in kaart hebben en zo nodig extra stappen zetten. Datzelfde geldt voor het bijmengen van afval in stookolie. Ook die signalen neem ik buitengewoon serieus. De ILT is ook gevraagd om de risico's rond de stookolieketen verder in kaart te brengen en vanzelfsprekend ook te kijken wat ze kunnen doen om daar nog meer actie op te ondernemen en meer controles daarop uit te oefenen als ze zien dat dat verder nodig is. De langetermijn-transitie naar duurzamere brandstoffen is natuurlijk ook een hele goede en duurzame oplossing om het gebruik van stookolie terug te dringen. De verkenning die we aan het doen zijn, bevat ook een verkenning naar bunkerlicentiesystemen en de mogelijke bijdrage aan de brandstofkwaliteit.

Dan de diertransporten over zee. Eerst even een stukje proces. De Minister van LNV is verantwoordelijk voor het dierenwelzijn, ook bij transport op zee. Maar niet getreurd: de Europese Commissie is bezig met de herziening van de verordening die gaat over de bescherming van dieren tijdens het transport. Vooruitlopend op die herziening heeft de Minister van LNV een positionpaper naar de Europese Commissie gestuurd met de inzet vanuit Nederland voor die herziening. Een einde aan langeafstandstransporten over zee is hier een belangrijk onderdeel van. Tegelijkertijd moeten schepen natuurlijk ook voldoen aan internationale veiligheidseisen. Als veeschepen EU-havens aandoen, worden ze ook gecontroleerd op de EU-afspraken.

Dan het zeezwaaien. Ik moet heel eerlijk bekennen dat ik me daar nog even in moest verdiepen. Ik kreeg mee dat er op initiatief van Nederland momenteel bij de IMO een voorstel ligt om de regels rondom wat heet «de voorwas van persistent stollende ladingen» verder aan te scherpen middels een aangescherpte wasprocedure. Daarbij kijken we niet alleen naar paraffine maar ook naar andere stoffen die mogelijk baat kunnen hebben bij een dergelijke voorwasprocedure. Ik kreeg uit uw vraagstelling mee dat we blijkbaar in Duitsland moeten gaan kijken en dat dat een paar jaar geleden nog niet zou gaan gebeuren, maar ik zeg u toe dat ik ook in gesprek ga met Duitsland over hun aanpak van zeezwaaien. Dan zal ik voor het volgende debat terugkoppelen wat daaruit is gekomen.

Tot slot nog twee vragen. Er is nog een vraag van de heer De Groot. In de eerste plaats kijk ik met de Minister voor Klimaat en Energie of en op welke manier de emissies van zeevaart onder de nationale klimaatdoelen gebracht kunnen worden. Ik weet wel dat het toerekenen van zeevaartemissies aan individuele landen ingewikkeld is en voor- en nadelen kent, maar ik ga de opties verder verkennen met de ambtsgenoot op EZK. Dan kom ik daar in de volgende klimaatbrief zeevaart bij u op terug. De brief over veiligheid op de Noordzee is uitgesteld; dat klopt. We zijn er wel volop mee bezig, maar tot mijn spijt is het niet gelukt om die eerder aan de Kamer te doen toekomen. Dat heeft ook personele redenen. Maar we

zijn er druk mee bezig. Ik hoop u zo snel mogelijk in het eerste kwartaal alsnog die gevraagde brief te kunnen leveren. We zijn wel bezig. Er wordt volop met de buurlanden België, Duitsland, Frankrijk, het VK en Denemarken gekeken naar scheepvaartveiligheid in relatie tot de windparken op de Noordzee. We kijken ook naar innovatie om nieuwe maatregelen toe te passen.

Dan helemaal tot slot: de tenders voor het onderhoud en de aanleg van windparken. EZK hanteert daarvoor duurzaamheidscriteria. Via die aanbestedingscriteria wordt de markt gestimuleerd om rekening te houden met de impact op natuur en milieu, niet alleen tijdens het ontwerp en de bouw van de windparken, maar ook tijdens de periode van de exploitatie van de windparken. Daar vallen dus ook scheepvaartbewegingen en onderhoud onder.

Voorzitter. Daarmee heb ik de vragen in het blok zeevaart gehad. Er resteren alleen nog een paar overige vragen.

De voorzitter:

Dank u wel. Voordat we daartoe overgaan, zijn er drie interrupties. Ik begin bij de heer Van Raan, maar kijkend naar de klok zeg ik tegelijkertijd dat het de afronding van het debat straks – ik gun u ook allemaal een tweede termijn – ten goede zou komen als u het echt wil beperken tot uw vraag. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank aan de Minister voor de complimenten. Prima. De vraag is eigenlijk heel simpel. Het probleem met de bestrijding van de klimaatcrisis zit «m in de cumulatieve uitstoot. Alles wat erbij komt, gaat de verkeerde kant op. Daar zijn we het over eens. Mijn vraag is als volgt. Er worden allerlei verduurzamingsplannen gemaakt. Het moet allemaal in de toekomst gaan gebeuren. Dat gebeurt nu nog niet, dus die uitstoot gaat door; die groei gaat door.

De voorzitter:

Wat is de vraag?

De heer Van Raan (PvdD):

Is de Minister het met mij eens dat krimp van de zeevaart op dit moment, gegeven de huidige stand van zaken, gegeven de klimaatcrisis, de enige duurzame vorm van zeevaart is, ja of nee?

Minister Harbers:

Dit debat hebben we dit jaar al geregeld gehad. Ik ken de stellingname van de heer Van Raan over het absolute CO₂-budget. Tegelijkertijd zit ik op de positie dat ik denk: ja, en wat dan? Ik denk dat krimp een punt is dat wij niet nationaal kunnen maken. Zeevaart is mondiaal. De goederen gaan dan binnen no time langs andere havens. Ik voel me zeer gestimuleerd om het klimaatprobleem aan te pakken, maar dan wel langs de weg van maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat we in 2030, 2040 en 2050 duurzaamheidsdoelen halen en uiteindelijk in 2050 nul CO₂-uitstoot hebben, net zoals we bij alle andere sectoren doen.

De heer Van Raan (PvdD):

De Minister maakt het hier ten eerste een soort probleem van de Partij voor de Dieren, een soort mening. Nee, dit is wat de wetenschap ons vertelt. Op deze manier doorgaan, noemen ze ook wel «voorsorteren op ecocide», dus ik vind het jammer dat de Minister er een soort partijprobleem van maakt, want dat is het niet. We zitten daar met z'n allen in. Wat de Minister eigenlijk hier... Herkent of erkent hij dat dit ook wel bekendstaat als de tragedy of the commons: op elkaar wachten totdat we eindelijk iets gaan doen? Daar hebben we geen tijd meer voor. Erkent de

Minister het principe dat hieronder ligt als de tragedy of the commons, en erkent hij dat dat in de meeste gevallen niet goed afloopt, ja of nee?

Minister **Harbers**:

Nee, op die manier kijk ik daar niet naar, want daar zit natuurlijk ook een soort verwijt in dat we niets doen. Ik heb net op vier, vijf onderwerpen aangegeven dat Nederland in EU-verband en in IMO-verband juist zeer offensief bezig is met aanscherpen. Dat is op tal van terreinen nog niet gelukt, maar mijn inzet is echt om het klimaatdoel uiteindelijk gewoon in 2050 te halen, zoals we internationaal hebben afgesproken.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot, u had ook nog een vraag. Gaat uw gang.

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

Ik ga even door op dat onderhoud. Het is goed dat de duurzame scheepvaart daar kennelijk onderdeel van is, maar staat dat ook echt in de aanbestedingsvoorwaarden?

Minister **Harbers**:

Ik krijg mee dat dat in de aanbestedingscriteria staat, maar ik moet het wel doen met de kennis die mij aangereikt is vanuit het Ministerie van EZK, omdat de aanbesteding voor wind op zee daar wordt gedaan. Ik kan daar nog navraag over doen, maar als u daar nog meer over wilt weten, dan moet ik u later samen met collega Jetten per brief informeren.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger tot slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb toch een vraag over de...

Minister **Harbers**:

Wilt u die brief, meneer De Groot?

De **voorzitter**:

Ik zag...

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

Ik was non-verbaal aan het instemmen, maar inderdaad: heel graag. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Helder. Dan mevrouw Kröger, excuus.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Met maar twee interrupties wil ik én vragen... De Minister heeft een aantal dingen gezegd waaraan hij geen datum heeft gekoppeld, bijvoorbeeld de bunkerlicentiesystemen. Wanneer krijgen we die informatie dan als Kamer? De inhoudelijke vraag die ik had, gaat over de scrubbers. De Minister zegt eigenlijk dat hij in IMO-verband dingen gaat doen, maar je kan zaken natuurlijk ook nationaal doen. Ik hoor hem hier zeggen dat hij daartoe bereid is. Ik begrijp dat diverse Scandinavische landen die lozingen gewoon al verboden hebben. Dus wanneer komt de Minister concreet terug met de concrete stap die we óf nationaal óf samen met Scandinavië gaan zetten om dit te verbieden?

Minister **Harbers**:

Eind volgend jaar weet ik wat de IMO heeft opgeleverd. Tegelijkertijd hoort u dan van mij wat we nationaal verder gaan doen.

De **voorzitter**:

Dat was het. Ik kijk naar de klok. Ik gun u allemaal een tweede termijn.

Minister **Harbers**:

De informatie over bunkerlicenties krijgt u trouwens in het tweede kwartaal van volgend jaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het lijkt mij het beste om de tweede termijn van dit debat schriftelijk te doen. Ik hoop dat u daarmee kunt instemmen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De beantwoording?

De **voorzitter**:

Dat geldt dan uiteraard voor de beantwoording. De tweede termijn van de leden doen we dan nog wel, en dan doen we de beantwoording van de Minister schriftelijk. Meneer Koerhuis, u had nog een vraag. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik dacht nu te beginnen met de tweede termijn.

De **voorzitter**:

Nee, er is nog een blokje te gaan.

De heer **Koerhuis** (VVD):

O, oké.

De **voorzitter**:

De Minister.

Minister **Harbers**:

Mevrouw Van der Plas is precies op tijd terug voor de antwoorden op haar vragen.

Ik begin even bij de aanvaring bij Terschelling. Een scheepsongeval met dodelijke afloop is heel tragisch. Helaas zijn scheepsongevallen met dodelijke afloop nog altijd een hele harde realiteit. Dat leidt tot verschrikkelijk persoonlijk leed, dat niet in woorden is uit te drukken. Mijn gedachten gaan dus uit naar de slachtoffers en hun families, vrienden en bekenden.

De heer De Groot vroeg of ik de volgende keer iets kan melden over de toedracht. Ik laat het het even in handen van de Landelijke Eenheid van de politie en de ILT en de OVV, die hier onderzoek naar doen. Dus ik vind het vooral passend om die onderzoeken af te wachten. Zodra die er zijn, zal ik die aan de Kamer melden, want vanzelfsprekend willen we hier heel veel lering uit trekken.

Dan de SAR-helikopters, waar de heer Koerhuis naar vroeg. Die zijn na een aanbesteding voor de komende tien jaar overgenomen door een nieuw bedrijf. Dat bedrijf opereert vanaf de basis Den Helder en vliegveld Midden-Zeeland. De vorige operator opereerde ook vanaf twee bases, maar dat waren Den Helder en Rotterdam. In het aantal bases zit dus geen verschil, maar men heeft ervoor gekozen om als tweede plek een andere basis te gebruiken. Wat betreft vliegoverlast gaat er in Den Helder en Zeeland niet meer geoefend worden dan voorheen. Hoe het aantal SAR-missies zich ontwikkelt, valt vanzelfsprekend niet te voorspellen. Dan de vlootvernieuwing van de Rijksrederij. Daarover heb ik van nagenoeg alle leden een aantal vragen gekregen. In de brief die ik aan de Kamer heb gestuurd, heb ik al uitgelegd dat er drie trailerbare meetvaartuigen zijn gegund. Die zijn overigens ook aan Nederlandse bedrijven

gegund. Dan wordt de volgende tranche twaalf multi-inzetbare schepen, waarvoor de voorbereiding langer in beslag neemt. Parallel aan de voorbereiding van die aanbesteding wordt met de opdrachtgevers besluitvorming voorbereid voor het volgende deel. Die opdrachtgevers zijn niet alleen IenW, maar ook het Ministerie van LNV, de Kustwacht en de Douane, die vertegenwoordigd worden door het Ministerie van Financiën. Dat betekent dat we ook over al die begrotingen op zoek moeten naar een financiële dekking voor de vervanging van die schepen. Dus zodra dat in zicht is, zal ik uw Kamer daarover informeren. Als dat voor het meireces is, dan is dat voor het meireces, maar het is wel een zoektocht langs meerdere begrotingen.

De marktpartijen worden daarbij aan de voorkant betrokken. Op dit moment zijn dat bijna allemaal Nederlandse bedrijven. Ik heb drie voorbeelden. Bij een planuitwerking voor een pilot met methanolaandrijving zijn een Nederlandse werf en een Nederlands ingenieursbureau betrokken, voor een planuitwerking voor de waterstofpilot hebben we ook een samenwerking met een beoogd consortium bij de voorbereiding van de uitwerking van de plannen, en bij de planuitwerking van onderzoeksschepen voor visserij en onderzoek hebben we specifiek besloten om het aspect duurzaamheid uit te werken in samenwerking met een ingenieursbureau in Nederland.

Dat loopt vooruit op de ondersteuning van de maritieme maakindustrie, waartoe mevrouw Van der Plas vorige week opriep in het begrotingsdebat en in haar motie. Ik heb hierover gelijk na ons begrotingsdebat van afgelopen vrijdag kort overleg gehad met de Minister van EZK. Zij beantwoordt binnenkort nog eerdere vragen van de Kamer, maar we hebben met elkaar afgesproken om in het offensief te gaan en de komende tijd te bekijken hoe we vanuit ons beider verantwoordelijkheden, met name vanuit het industriebeleid bij EZK, de Nederlandse maritieme maakindustrie verder kunnen ondersteunen, vanzelfsprekend binnen de aanbestedingsregels en de voorwaarden daarvan. Zowel Rijkswaterstaat als de Rijksrederij is immers wel verplicht om goederen en diensten Europees aan te besteden. Binnen de Europese regels is gunning op basis van herkomst niet een van de mogelijkheden, maar vanzelfsprekend proberen we er wel in samenwerking met de Nederlandse marktpartijen voor te zorgen dat de Nederlandse maakindustrie straks goed voorbereid is en goed opgesteld staat voor de opdrachten die op de markt gaan komen.

De Waddentaxi. Kort. Exact een week geleden heeft mevrouw Van der Plas dat probleem terecht onder de aandacht gebracht. Zoals ik een week geleden heb toegezegd, zijn we bezig om ons te verdiepen, niet alleen in wat er speelt bij de watertaxi met Ameland, maar ook in hoe het bij de andere Waddeneilanden zit. Ik begrijp de zorg waar mevrouw Van der Plas aandacht voor vraagt. Ik heb als coördinerend Minister voor het Waddengebied contacten op de verschillende eilanden. Ik weet hoe essentieel het is om ook bij nacht en ontij van het eiland af te kunnen komen. Helaas is één week te kort om op alle aspecten waarnaar gevraagd is bij de Kamer terug te komen, maar ik kom daar zo snel mogelijk op terug.

Tot slot de vraag van de heer Van Raan over tankers die hun AIS-systeem zouden uitzetten. De Kustwacht monitort olietankers uit Rusland. Bij het vermoeden van sanctieomzeiling nemen zij direct contact op met de havenmeesters met het verzoek het betreffende schip niet binnen te laten. Dan wordt ook de Douane geïnformeerd, die de sancties handhaaft. Wij hebben navraag gedaan. Op het Nederlandse deel van het continentaal plat heeft de Kustwacht geen signalen gehad dat schepen hun AIS-signaal hebben uitgezet. Ik zie non-verbaal wat de heer Van Raan daarvan vindt, maar de Kustwacht is er wel op getraind en op voorbereid om dit aspect goed in de gaten te houden, maar iets wat waarschijnlijk niet gebeurd is, kunnen zij natuurlijk ook niet constateren. Maar het heeft hun grootste

aandacht, zeker na het ingaan van de extra sancties afgelopen – wat was het? – maandag of dinsdag.

Voorzitter, dat waren de overige vragen.

De voorzitter:

Dank u wel vanaf deze zijde. We gaan door. U heeft één minuut spreektijd voor de tweede termijn. Dan volgt de beantwoording schriftelijk. Ik geef het woord aan de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Allereerst een punt van orde. Dat gaat helaas van de spreektijd af, maar ik zou graag een tweeminutendebat willen aanvragen. Ik neem aan dat de schriftelijke beantwoording voor het tweeminutendebat komt. Wat mij betreft doen we het tweeminutendebat dan na het kerstreces.

Allereerst had ik nog een vraag van de vorige keer openstaan over springmeesters die niet allemaal gecertificeerd waren in Zeeland. Is dat de volgende keer wel zo?

Naar welke financiële dekkingen kijkt de Minister allemaal voor het masterplan van de zeehavens Groningen? Dat heb ik niet gehoord.

Dan de SAR. Waarom is er nou gekozen voor Zeeland? Want ik begrijp dat het Luchtverkeersbesluit daarvoor moet worden aangepast en dat vliegers nu stand-by moeten staan om 's nachts binnen tien minuten te kunnen vliegen. Dat is behoorlijk krap.

De Minister focust heel erg op de derde Maasvlakte voor het deelnemenbeleid. Dat snap ik. Die noemde ik ook. Maar dat was een voorbeeld.

Kan de Minister nog concreter ingaan op de Energiehaven? Kan hij bekijken hoe we die kunnen financieren via een staatsdeelneming?

Voor de rest twijfel ik over een motie. Ik kijk ook naar de heer De Groot; volgens mij zijn wij allebei ambitieus als het aankomt op de randvoorwaarden voor die energie-infrastructuur, de haveninfrastructuur.

Misschien moeten we eens kijken of we elkaar daarin kunnen vinden, of we de ambitie bij de twee ministers wat omhoog kunnen krikken.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis.

Minister Harbers:

Voorzitter, mag ik één verduidelijkende vraag stellen? Bedoelt de heer Koerhuis de Energiehaven in IJmuiden?

De heer Koerhuis (VVD):

Yes.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Stoffer. Gaat uw gang.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik ben heel tevreden over de beantwoording van al mijn vragen, op één na. Dat betreft het vlootvervangingsprogramma. Ik vroeg niet voor niets om die planning voor het meireces naar de Kamer te sturen. Ik begrijp dat al die ministeries erbij betrokken zijn, maar als we het in de begroting voor volgend willen hebben – we hebben net vandaag gestemd over de begrotingen voor het komende jaar – dan moet het in mei hier in de Kamer zijn. Anders kan het niet meer mee. Dus ik zie de schriftelijke beantwoording wel komen. Als het er in mei niet in komt, ga ik daar in ieder geval een motie op indienen. Ik schat in dat alle collega's die hier aanwezig zijn, graag mee willen tekenen. Dan duwen we het op die manier dus een beetje aan. Ik snap dat het niet allemaal behoort tot het Ministerie van de Minister, maar ik roep het hele kabinet op om dit te doen. Anders hebben we straks misschien geen maritieme sector meer

over in Nederland. Dat wil zeker deze Minister niet, maar wij als Kamer ook niet. De maritieme sector is veel te belangrijk voor ons hele land, voor de werkgelegenheid, voor het inkomen en ga zo maar door. Dat was het, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we naar mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Ik zie uit naar de brief, graag voor het tweeminutendebat, over varende ontgassen en met name naar het antwoord op de vraag wat er gedaan gaat worden met de uitspraak van de rechter.

Dan over scrubbers. Ik vind het echt onacceptabel dat ik pas over een jaar een update krijg van wat er uit de IMO komt en dat we dan gaan kijken wat we nationaal kunnen doen. Volgens mij kunnen er nú nationaal stappen gezet worden, ook met omringende landen, bijvoorbeeld met Scandinavië, dat al stappen heeft gezet. Ik hoop echt dat de Minister daarop een toezegging doet. Anders dienen wij op dat punt een motie in. Het derde punt gaat over de emissies. Erkent de Minister, met wat hij in kaart heeft gebracht over de stand van de techniek in de zeescheepvaart, dat in ieder geval de groei van het aantal scheepsbewegingen gewoon niet kan en niet past als je in 2030 CO₂-reductie teweeg wil brengen? Erkent hij dit? Anders zitten we toch een beetje op twee verschillende planeten. Zijn planeet betekent meer dan 4 graden opwarming. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Meneer Van Raan.

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

Voorzitter, dank. Laat ik beginnen met nog een keer te vragen of de Minister zijn ministerie in gang wil zetten om een CO₂-budget voor de zeescheepvaart te gaan bepalen. Dat heeft niets met de Partij voor de Dieren te maken, echt helemaal niets, maar de wetenschap vertelt ons dat de CO₂-uitstoot moet dalen, zodat er niks meer bij kan komen. Het is eigenlijk meer een pleidooi in de richting van D66 in dezen, die we hard nodig zullen hebben, zodat we niet, net als in de luchtvaart, weer vijf jaar moeten wachten totdat D66 ook tot de conclusie komt dat er ook met de huidige verduurzamingsplannen, die er zeker zijn – er gebeurt echt wel wat; dat zien we heus wel – echt gekrompen moet worden. Dat is toch een hele verontrustende conclusie. Deze Minister kan niet erkennen dat de enige vorm van duurzame zeescheepvaart voorlopig krimp van de zeescheepvaart is. Dank je wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel. De politiek en de samenleving roepen vaak: de Internationale Maritieme Organisatie gaat niet snel genoeg met verduurzaming en met regels. Maar van de reders begrijp ik dat zij wel graag wetgeving willen. De Internationale Maritieme Organisatie, de IMO, wordt gevormd door de lidstaten. We moeten dus eigenlijk het kabinet aanspreken en het kabinet oproepen om daar vaart mee te maken. Het pleidooi is natuurlijk wel om wetgeving te maken voor zeeschepen wereldwijd. Dat wil ik de Minister wel meegeven. We moeten hier niet weer het braafste jongetje van de klas zijn, terwijl de Aziatische zeeschepen hier langs onze kust varen en niet aan die wetgeving voldoen.

Aanvullend op het braafste jongetje van de klas zijn, zou ik graag nog uitleg willen hebben van de Minister over hoe het kan dat landen als Duitsland en Frankrijk bijna alle schepen op eigen bodem maken. Ik heb op dat punt namelijk ook het gevoel dat wij gewoon heel erg braaf zijn, en dat landen als Frankrijk en Duitsland gewoon alles gebruiken binnen alle bestaande mogelijkheden. Ik zou weleens van de Minister willen weten hoe dat precies in Nederland werkt ten opzichte van die andere landen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Tot slot de heer De Groot. Gaat uw gang.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Ik wil de Minister danken voor de beantwoording. Nog even over de vervanging van de rijksvloot. Ik heb er dit keer niks over gezegd, maar ik las in de brief dat er tot nu toe van bestaande wetgeving werd uitgegaan, maar dat dat uitgangspunt verlaten is. Dat wil ik als compliment meegeven.

Dan het tweede. Ik had nog een vraag over het volgende. Zou u erover kunnen nadenken over hoe u wellicht afspraken zou kunnen maken met een aantal welwillende staten in de IMO om toch nog verder te gaan of harder te gaan? Denk misschien aan een IMO van meerdere snelheden. We kunnen het ons niet veroorloven om te wachten op de langzamere landen die u noemde.

De vorige keer heb ik aandacht gevraagd voor de doorvaarbaarheid van windmolenparken. Er loopt nu een rechtszaak. Zou de Minister de Kamer zo snel mogelijk willen informeren als de uitspraak is geweest en ook over de consequenties voor andere parken en de afstemming van het beleid met de Noordzee- en de Waddenlidstaten?

De voorzitter:

Hartelijk dank, allemaal. Dan ga ik door naar de toezeggingen die zijn gedaan.

- De afloopvoorzieningen voor ligplaatsen worden meegenomen in de brief die de Minister aan de Kamer zal sturen conform eerdere toezeggingen tijdens de begrotingshandeling. Maart 2023, heb ik daar bij staan. Dat is een toezegging aan het lid Stoffer.
- De Minister geeft voor het tweeminutendebat een schriftelijke reactie op de rechterlijke uitspraak inzake het provinciaal ontgassingsverbod. Dat is een toezegging aan het lid Kröger.
- De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat door de Minister geïnformeerd over de uitkomsten van zijn gesprek met collega's in Duitsland over de aanpak van de voorwasprocedure in het kader van zeezwaaien. Dat is een toezegging aan het lid Van Raan.
- De Kamer wordt door de Minister samen met de Minister van EZK geïnformeerd over de aanbestedingsprocedure bij de duurzame aanleg van wind op zee en exploitatie. Dat is een toezegging aan het lid De Groot.
- De Minister zal de Kamer informeren zodra het onderzoek naar het ongeval met de watertaxi en de veerboot bij Terschelling is afgerond. Dat is een toezegging aan het lid De Groot.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik mis er twee.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Namelijk een toezegging over de scrubbers, wat er uit de IMO komt en wat er nationaal gaat gebeuren.

De **voorzitter**:
Exact.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
En een toezegging over de bunkerlicentiesystemen, met data erbij.

De **voorzitter**:
Dank. Die schrijven we op en we checken nog even welke datum daarbij hoort.

Minister **Harbers**:
Die bunkerlicentie was het tweede kwartaal.

De **voorzitter**:
Tweede kwartaal, oké. Helder. Dank.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik mis er ook een. Hoewel de Minister het een moeilijke zoektocht vond, zou hij er toch op terugkomen in de volgende brief, en dat betreft het CO₂-plafond voor de scheepvaart en wat daar redelijk in is, hetzij internationaal hetzij in Nederland. Dan hebben we in ieder geval een begin van een discussie.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de Minister.

Minister **Harbers**:
De vraag is sowieso zojuist gesteld, dus er komt al een schriftelijke beantwoording.

De **voorzitter**:
Ja, oké.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):
Ik meen ook dat de Minister een toezegging heeft gedaan over de Roadmap Brandstoftransitie, in de zin dat die een halfjaar eerder zou komen, zelfs al snel na de kerst, als ik het goed heb begrepen.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de Minister.

Minister **Harbers**:
Dat moet ik even nazoeken. Is dat bij de binnenvaart of de zeevaart?

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

Minister **Harbers**:
Ik moet nog even kijken.

De **voorzitter**:
U kijkt nog even heel snel.

Minister **Harbers**:
Ja.

De **voorzitter**:

Anders komen we daar in het tweeminutendebat op terug, dat is aangevraagd door het lid Koerhuis. Dan kunt u het altijd nog inbrengen en de Minister ernaar vragen. De brieven die volgen nog. Het tweeminuten-debat volgt na het kerstreces. Zodra het tweeminutendebat wordt ingepland, krijgt u uiterlijk een week van tevoren de beantwoording op de vragen.

Daarmee komen we aan het eind van deze vergadering. Ik dank de Minister maar ook de Kamer voor de flexibiliteit en iedereen voor de aanwezigheid. Ik wens u allen een hele fijne avond.

Sluiting 19.10 uur.