

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK
OVERLEG**

Vastgesteld op 7 juli 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft enkele vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over:

- de reactie op het rapport Hulpverlening Fremantle Highway van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) (Kamerstuk 31409, nr. 482),
- het onderzoek naar afgiftepunten huishoudelijk afvalwater voor kleine passagiersschepen (Kamerstuk 25868, nr. 29),
- de verzamelbrief Maritieme Zaken (Kamerstuk 31409, nr. 483),
- de brief over genomen maatregelen bevaarbaarheid van de vaargeul Holwert-Ameland (Kamerstuk 31409, nr. 480),
- de brief over de uitvoering van de motie van het lid Pierik c.s. over binnen zes weken een oplossing presenteren voor de watertaxi's van en naar Ameland (Kamerstuk 29684, nr. 291),
- de lopende onderzoeken ten aanzien van het voorkeursscenario 'Renoveren-Stabiliseren' voor de vuurtoren 'Lange Jaap' in Den Helder (Kamerstuk 36600-XII, nr. 90),
- het rapport over opvolging aanbevelingen nationaliteitseisen kapitein op een Nederlands zeeschip (Kamerstuk 36440, nr. 9),
- de brief met toelichting planning ingebruikname nieuwe sluis

- Terneuzen (Kamerstuk 36600-A, nr. 51),
- de jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe 2024 (Kamerstuk 31409, nr. 469),
 - de uitvoeringsagenda NOVEX Rotterdamse haven (Kamerstuk 29862, nr. 57), de vervolgreactie op het rapport van de OvV 'Schipperen met ruimte. Beheersing van scheepvaartveiligheid op een steeds vollere Noordzee' (Kamerstuk 31409, nr. 478) en
 - de brief over scrubber waswater lozingen en overige milieuaspecten (Kamerstuk 31409, nr. 479).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 juni 2025 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 7 juli 2025 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Meedendorp

Vragen en opmerkingen van de PVV-fractie

1. De leden van de PVV-fractie zijn geschrokken van enkele bevindingen uit het OvV-rapport over de brand op de Fremantle Highway voor de kust van Ameland op 25 juli 2023. Zo wordt er aangegeven dat de kustwacht urenlang geen enkele poging heeft gedaan om contact te zoeken met het schip. Deze leden vragen wat het precieze protocol destijds is geweest en waarom er door de betrokkenen niet eerder is besloten om informatie in te winnen.

De stelling dat het rapport aangeeft dat de kustwacht geen poging heeft gedaan om contact te zoeken is onjuist. Vanuit het Kustwachtcentrum is binnen enkele minuten gereageerd op de melding van brand aan boord van de Fremantle Highway volgens standaardprocedures, waarmee zo snel mogelijk vast is gesteld welke hulpverlening nodig is. Vervolgens heeft de Kustwacht contact onderhouden met de aan boord aanwezige Noordzeeloods, die op verzoek van de kapitein als contactpersoon optrad, over het verloop van de situatie aan boord van het schip. Zoals aangegeven in de reactiefbrief op het OvV rapport zal er een aanpak voor verbetering op worden gesteld n.a.v. de aanbevelingen die de OvV doet. Hierbij zal ook gekeken worden naar proactieve en adequate uitvraagprocedures bij de Kustwacht.

2. De leden van de PVV-fractie constateren dat er door de kustwacht geen enkele actieve poging is ondernomen om een beeld te kunnen vormen van de situatie op het schip. Deze leden willen weten of de kustwacht er in dit geval bewust voor heeft gekozen om niet te handelen, bijvoorbeeld omdat de situatie werd beoordeeld als zijnde onder controle.

Bij incidenten op zee is de informatie vanaf het schip initieel de voornaamste bron om een beeld van de situatie te vormen. Het Kustwachtcentrum heeft binnen enkele minuten na de eerste melding van het schip contact opgenomen met de bemanning via de Noordzeeloods en het contact

onderhouden gedurende het incidentverloop in de opeenvolgende uren. Op basis van deze communicatie en de duiding van de situatie door de bemanning, heeft de Kustwacht een beeld gevormd. Ook alarmeerde het Kustwachtcentrum het Kustwachtvliegtuig met als doel het verkrijgen van een actueel plaatselijk beeld van de situatie. Zoals het OvV rapport uiteenzet, veranderde de inzet toen het vliegtuig ter plaatste kwam van een brandbestrijding naar een reddingsoperatie.

3. De leden van de PVV-fractie constateren dat de kustwacht niet adequaat heeft gehandeld tijdens de brand op de Fremantle Highway. Deze leden willen graag een tijdslijn inzien, startend vanaf de eerste melding vanaf de Fremantle Highway, waarbij van minuut tot minuut wordt weergegeven wat de acties van de kustwacht zijn geweest en zij vragen, in het geval dat deze ontbraken, dit ook te benoemen.

De Tweede Kamer is in september 2023 geïnformeerd over het incidentverloop en het handelen van de Kustwacht¹. In navolging van de beantwoording van het informatieverzoek, is de evaluatie onder de Kustwacht ketenpartners met de Tweede Kamer gedeeld². In de evaluatie is het volledige incidentverloop opgenomen (hoofdstuk 2.2). In de incidentomschrijving wordt met behulp van een tijdslijn van minuut-tot-minuut omschreven hoe de Kustwacht heeft gehandeld op basis van de verkregen informatie van de Fremantle Highway.

4. Ook zijn de leden van de PVV-fractie niet blij met de wijze waarop de reddingshelikopters zijn ingezet. Deze leden lezen in het rapport van de OvV dat de helikopters door miscommunicatie voor niets naar Rotterdam zijn gevlogen en daar ook nog eens urenlang hebben stilgestaan. Om toekomstige interferenties te voorkomen gaat de regering onder meer een risicoanalyse uitvoeren. Deze leden vinden dat de minister met concrete oplossingen moet komen en willen weten wat voor concrete maatregelen

¹ Kamerstuk 31 409, Nr. 415

² Kamerstuk 31 409, Nr. 438

getroffen zullen worden om dergelijke interferenties nooit meer te laten voorkomen.

Op basis van de door de kapitein verstrekte informatie en het verzoek om brandweerinzet is het MIRG (Maritime Incident Response Group) gealarmeerd. In lijn daarmee is besloten tot inzet van de helikopters, die vervolgens naar Rotterdam zijn gestuurd. Er was geen sprake van miscommunicatie. Om interferentie tussen MIRG en SAR (Search and Rescue) in de toekomst te voorkomen is in de operationele procedures van de Kustwacht opgenomen dat er altijd één helikopter beschikbaar blijft ten behoeve van de SAR. In de herziening van het beleid voor noodhulp op de Noordzee wordt dit aspect beleidsmatig geadresseerd.

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief³ zal er een risicoanalyse worden uitgevoerd, om de risico's voor mogelijke interferenties van andere Kustwachttaken ook in beeld te brengen, eventuele risico's kunnen vervolgens worden gemitigeerd in de operationele procedures van de Kustwacht.

5. De leden van de PVV-fractie zijn optimistisch dat de kustwacht verbeteringen aanbrengt en dat na dit brandongeval het vliegtuig is uitgerust met de optie om livebeelden uit te zenden. Echter, uit het rapport van de OvV blijkt dat het vliegtuig anderhalf uur deed over het opstijgen. Deze leden willen graag horen welke concrete verbeteringen worden aangebracht ten aanzien van de door de OvV aangevoerde argumentatie ten aanzien van het te laat vertrekken van het vliegtuig, meer specifiek maar niet uitsluitend ten aanzien van het feit dat de personen aan boord van het vliegtuig 's nachts uit huis moesten komen.

De vliegtuigen zijn voor de hulpverlening aan de Fremantle Highway binnen de geldende norm van 90 minuten vertrokken. De mogelijkheden voor het verlagen van de noticetijd van 90 naar 60 minuten worden onderzocht.

³ Kamerstuk 31 409, Nr. 482

Aanpassingen in de wetgeving voor arbeids- en rusttijden alsmede CAO's van de betrokken diensten hebben gemaakt dat dit niet eerder kon worden gerealiseerd. Er ligt momenteel een voorstel klaar voor een pilot met invoering van een nieuw rooster voor de luchtwaarnemers van de betrokken diensten. Naar aanleiding van deze pilot zal worden gekeken of het mogelijk is om de notice tijd te verlagen.

6. De leden van de PVV-fractie zijn teleurgesteld over de grote hoeveelheid vage begrippen die de minister als reactie op het OvV-rapport gebruikt. Uit de reactie zijn weinig concrete efficiënte oplossingen te halen. Deze leden willen graag een allesomvattende lijst ontvangen van maatregelen, zowel al doorgevoerd als nog door te voeren, teneinde de twee aanbevelingen uit het OvV-rapport te implementeren.

Er zijn meerdere evaluaties geweest aan de hand van het incident Fremantle Highway. In opvolging hiervan zijn verschillende maatregelen doorgevoerd.

Zo is er een periodiek overgelegd ingericht tussen de Kustwachtorganisatie, Rijkswaterstaat, de helikopterexploitant (Bristow) en de Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.NL) over de inzet van aanvullende brandbestrijding in combinatie met reddingsoperaties. In de operationele procedures van de Kustwacht is opgenomen dat er altijd één helikopter beschikbaar blijft ten behoeve van de SAR, om verdringing bij MIRG inzet te voorkomen. Ook is het inmiddels mogelijk om live beelden uit het kustwachtvliegtuig met het kustwachtcentrum te delen. Voorts heeft de Kustwacht zich ingezet om de overdracht van hulpverlening op zee (Kustwacht) naar hulpverlening aan land (veiligheidsregio's) te verbeteren, enerzijds door stappen te zetten om de (technische) informatiedeling te verbeteren en anderzijds door gezamenlijke evaluatie van het incident.

Daarnaast zijn er in de Kamerbrief in reactie op het OvV-rapport⁴ verschillende maatregelen aangekondigd. Zo zal er een gemandateerd regisseur door de ministeries van IenW, JenV en Defensie worden aangewezen om de aanbevelingen van de OvV op te volgen. Ook zullen de ministeries van IenW, Defensie en JenV samen met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en de Veiligheidsregio's een gezamenlijke aanpak voor verbetering opstellen. Hierbij zal worden gekeken naar de regievoering over de keten, het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen het Kustwachtcentrum en de meldkamers en het creëren van wederzijdse kennis van elkaars werkwijze.

7. Deze leden stellen vast dat er door het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) aan ABDTOPConsult de opdracht tot het opstellen van een adviesrapport over de maritieme veiligheid is opgelegd. Deze leden willen weten of het mogelijk is de inhoud van dit advies in te zien.

Het adviesrapport van ABDTOPConsult over de governance van maritime security op de Noordzee wordt binnenkort aan de Kamer toegestuurd samen met een brief over de voortgang van het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur. De verwachting is dat de Kamer voor het zomerreces wordt geïnformeerd.

8. De leden van de PVV-fractie lezen dat de ambulances een kwartier voor een dicht hek hebben moeten wachten. Ook lezen deze leden dat slachtoffers, de opvarenden, in totaal uren hebben moeten wachten. Deze leden willen een overzicht zien van hoe lang iedere hulpdienst op zich heeft laten wachten en wat de normale handelingstijd voor deze separate hulpdiensten is.

De Tweede Kamer is in september 2023 geïnformeerd over het incidentverloop en het handelen van de Kustwacht⁵. In

⁴ Kamerstuk 31 409, Nr. 482

⁵ Kamerstuk 31 409, Nr. 415

navolging van de beantwoording van het informatieverzoek, is de evaluatie onder de Kustwacht ketenpartners met de Tweede Kamer gedeeld⁶. In de evaluatie is het volledige incidentverloop opgenomen (hoofdstuk 2.2).

De Kustwacht heeft convenanten met veiligheidsregio's met daarin onder andere afspraken over de afstemming over de overdracht. De SAR-helikopters zijn standaard bemand met een SAR-verpleegkundige. Deze verpleegkundigen hebben ter plaatse de eerste medische zorg verleend. Op de aanlandingsplaats van de kustwachthelikopters in Lauwersoog, waar de reddingboten met geredde en gewonde opvarenden arriveerden stonden alle hulpdiensten tijdig klaar voor opvang en overdracht. De twee kustwachthelikopters met de geredde opvarenden zijn op aanwijzing van de Meldkamer Noord-Nederland naar vliegveld Eelde gestuurd. Ook daar waren ambulances op tijd ter plaatse, maar bleek het hek van het vliegveld gesloten, waardoor toegang tot het vliegveld met twintig minuten werd vertraagd. Op vliegveld Eelde kon de bemanning van de daar gestationeerde traumahelikopter de zorg voor de geredde opvarenden op zich nemen.

Vragen en opmerkingen van de GroenLinks-PvdA-fractie

9. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de brief over het OvV-rapport naar aanleiding van de Julietta D, dat de minister ingaat op de uitvoering van de aanbevelingen voor een verbeterde scheepvaartveiligheid en aanpak bij stuurloze schepen. In hoeverre is hierbij sprake van nieuwe inzichten, ten opzichte van de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Kroger en De Hoop (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021-2022, nr. 2115)? In het geval van de Julietta D zou het zes uur duren, voordat de Emergency Response Towing Vessel (ERTV) ter plaatse zou zijn en moest een commerciële sleper

⁶ Kamerstuk 31 409, Nr. 438

ingrijpen. Wat is volgens de minister een aanvaardbare tijd tussen de melding van een 'not under control'-situatie (NUC-situatie) en het arriveren van adequate hulp in de vorm van grote sleepers, gezien de geringe afstand tussen scheepvaartroutes en vaste offshore-installaties? Is een derde ERVT dan voldoende?

Momenteel worden nieuwe normen voor noodsleephulp geformuleerd als onderdeel van de herziening van de nota 'Maritieme en aeronautische noodhulp Noordzee'. De Kamer wordt eind dit jaar over het herziene noodhulpbeleid met als onderdeel noodsleephulp geïnformeerd. Zoals beschreven in de Kamerbrief van 17 februari 2025⁷ zoekt IenW naar mogelijkheden om NUC-situaties vroeger te herkennen en dit in de processen van de Kustwacht te integreren.

In vergelijking tot de antwoorden op de in 2022 gestelde Kamervragen van de leden Kröger en De Hoop is door Rijkswaterstaat in het programma MOSWOZ (Monitor- en Onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid Wind op Zee) in 2024 een groot simulatieonderzoek uitgevoerd, op basis waarvan momenteel een vervolgonderzoek loopt. In het onderzoek is de Noordzee van 2030 nagebouwd en konden ERTV-bemanning en reguliere gebruikers van de Noordzee (recreanten, koopvaardij) in simulatoren navigeren met als doel de fysieke uitdagingen van de toekomstige Noordzee scherp te krijgen. Hier kan de aansturing en positionering van de ERTVs op afgestemd worden. In het recente vervolgonderzoek is getest met software waarmee afwijkend vaargedrag vroeger herkend kan worden. Ook hier is het doel uiteindelijk om met een proactieve houding tijdswinst te boeken bij kritieke situaties.

De leden Kröger en de Hoop vragen ook naar de normen voor aanvaartijden van ERTVs. Deze worden in de acties als gevolg van de recente OvV-rapporten ('Schipperen met de ruimte' en 'Noodhulpverlening Fremantle Highway') tegen het licht gehouden, in combinatie met aanvliegtijden van

⁷ Kamerstuk 31 409, Nr. 478

SAR/MIRG. Zoals beschreven in de Kamerbrief van 17 februari 2025⁸ zoekt IenW naar mogelijkheden om NUC-situaties vroeger te herkennen en dit in de processen van de Kustwacht te integreren.

10. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de minister schrijft dat ongelukken zelden voorkomen. De laatste jaren hebben we gelukkig weinig echte rampen meegemaakt, al zijn er wel mensen om het leven gekomen en is er schade aan de natuur ontstaan. Deze leden maken zich zorgen over de potentiële gevolgen van een ongeluk, die veel groter kunnen zijn dan wat we de afgelopen jaren hebben gezien. Zowel voor de natuur, als bijvoorbeeld voor onze energievoorziening, communicatie, visserij en natuurlijk mensenlevens. Kan de minister ingaan op de dekking van deze risico's? Bij de MSC Zoe is nog steeds sprake van troep op de zeebodem die niet wordt opgeruimd en andere onbetaalde rekeningen. En dat betrof een maritiem A-merk met een sterke internationale reputatie. Wat staat ons te wachten als een anonieme gammele tanker uit de Russische schaduwvloot lek slaat op een windmolenpark? Wie draait dan op voor de miljarden om dat op te lossen? Welke middelen heeft Nederland om hiervoor reders, eigenaren van ladingen of vlagstaten aansprakelijk te houden?

IenW zet zich in om de risico's te kennen en deze te beheersen met het inzetten van maatregelen. De inzet is om ongelukken zo veel mogelijk te voorkomen en bij incidenten de gevolgen voor mens, natuur en installaties te beperken. We geven veel aandacht aan de grootste risico's, zoals bijvoorbeeld geankerde schepen bovenwinds van windparken maar ook schepen uit de schaduwvloot. Ondanks deze inzet kunnen niet alle ongelukken worden voorkomen, gezien de vrijheid van navigatie in internationale wateren.

IenW maakt zich met de leden Kröger en De Hoop zorgen om de risico's van de schaduwvloot, zowel voor de natuur als de

⁸ Kamerstuk 31 409, Nr. 478

integriteit van onze infrastructuur. Scheepvaart is internationaal geregeld en bij ongevallen op zee gelden diverse aansprakelijkheidsverdragen. Eén daarvan is het Fondsverdrag 1992, op basis waarvan het IOPC Fonds is opgericht. Nederland is hierbij aangesloten. Dit fonds vergoedt schade door olieongevallen als de verzekering van de scheepseigenaar tekortschiet of de eigenaar onbekend is. Degenen die schade hebben geleden kunnen aanspraak maken op een betaling door het IOPC Fonds. Ook voor andere type schades bestaan internationale aansprakelijkheidsverdragen, zoals voor wrakopruiming en vervuiling door bunkerolie.

Daarnaast wordt het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur gewerkt aan het verhogen van de bescherming van de Noordzee. De toegenomen belangen van Nederland op de Noordzee, geopolitieke ontwikkelingen, en de verslechterde veiligheidssituatie vragen om extra aandacht voor de bescherming van de Noordzee-infrastructuur. De Nederlandse aanpak van de schaduwvloot is gericht op het tegengaan van activiteiten van deze vloot en het beperken van de financiële middelen die Rusland uit de oliehandel haalt. Nederland werkt actief mee aan het aanvullen van lijsten met schepen die betrokken zijn bij de schaduwvloot, het onderzoeken van maritieme risico's en het bijdragen aan EU-maatregelen. Nederland werkt daarbij samen met meerdere Europese landen aan de Noord- en Oostzee.

11. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn blij dat er wetgeving wordt voorbereid voor een verbod op het lozen van scrubber-waswater. Deze leden zijn niet blij dat dit verbod is beperkt tot binnenwateren en havens. Dit biedt immers amper bescherming aan ons zeemilieu. Dagelijks passeren talloze schepen onze kust, zonder onze havens aan te doen. Als zij allemaal geen zwavel, zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) meer zouden mogen lozen, zou dat veel meer schelen dan met alleen een verbod in havens. Kan de minister kwantificeren hoeveel ton emissie zou worden bespaard als er een

effectief lozingsverbod zou komen voor het gehele Nederlandse deel van de Noordzee? En wat wordt bereikt met het beperktere voorstel voor havens en binnenwateren? Hoe verhoudt een dergelijk beperkt verbod zich tot de regels in bijvoorbeeld Denemarken en Zweden?

Ten aanzien van mogelijke nationale regelgeving voor scrubber waswaterlozingen op zee is zorgvuldig afstemming gezocht met relevante belanghebbenden. Hieruit bleek dat de opvattingen over dit onderwerp sterk uiteenliepen, waarbij enkele sectorpartijen géén voorstander waren van een vorm van een verbod. Om een goede balans te waarborgen tussen beperkte economische effecten op de sector, en het tegelijkertijd leveren van een bijdrage aan een verbeterde milieutoestand op zee, is uiteindelijk gekozen voor een verbod in de Nederlandse binnenwateren en havens. Dit sluit ook aan bij een al bestaand verbod in de Haven van Amsterdam. Op basis van data uit eerder RIVM-onderzoek⁹ in opdracht van het ministerie kunnen de gemiddelde hoeveelheden emissies per jaar van Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK's) en zware metalen (voornamelijk koper, zink, nikkel) worden geschat, waarbij de emissies variëren op basis van aantallen schepen die onze havens en wateren aan doen¹⁰.

In andere buurlanden gelden vaak al nationale beperkingen op het lozen van scrubberwaswater, waarbij dit varieert tussen beperkingen in binnenwateren en havens (Duitsland)

⁹ Faber et al, 2021. Milieurisico's van scrubberlozingen voor zeewater en sediment. Voorlopige risicobeoordeling voor metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen, <https://www.rivm.nl/publicaties/environmental-risks-of-scrubber-discharges-for-seawaterand-sediment>; Faber et al, 2024. Milieurisico's van scrubberlozingen in Nederlandse wateren. Een vervolgstudie, RIVM: <https://www.rivm.nl/publicaties/environmental-risks-of-scrubber-discharges-in-dutch-waters-follow-up-study>

¹⁰ Noordzee – vaarroute: 2 ton metalen en 22 kilo PAKs per jaar; Haven van Rotterdam: 5 ton metalen en 55 kilo PAKs per jaar; Haven van Amsterdam: 0.5 ton metalen en 5.5 kilo PAKs per jaar; Eemshaven: 0.25 ton metalen en 2.5 kilo PAKs per jaar.

en beperkingen in de 12 nautische mijlszones (Denemarken en Zweden).

12. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn ook blij dat er stappen gezet worden om minder ladingresten zoals parafine in zee te dumpen. Maar ook hier is de geografische omvang van het verbod beperkt. Het uitgangspunt dat je geen vervuiling in de natuur moet lozen, zou overal moeten gelden. Toestaan dat schepen met vuile of half gereinigde tanks ons land verlaten, ontlokt en faciliteert dat de ladingresten in het milieu terecht komen. Deze leden pleiten dan ook voor een geheel verbod op het lozen van ladingresten en een verplichting om voor vertrek alle tanks geheel te laten reinigen, waar dat van toepassing is. Is de minister bereid om hierop in te zetten?

Het klopt dat er een verplichting bestaat om na het lossen van bepaald persistent stollende lading een voorwas uit te voeren en het waswater af te geven aan wal, dit geldt alleen in Noord West Europese wateren. Besluiten worden in de IMO genomen op basis van consensus. In de IMO bestond er niet voldoende draagvlak voor het wereldwijd aanscherpen van de eisen. Om te voorkomen dat er helemaal geen aanscherping zou komen is daarom voorgesteld om de verplichting tenminste regionaal toe te passen, wat kon rekenen op brede steun. Voor een algeheel verbod op het lozen van alle ladingrestanten in IMO zal daarom naar verwachting onvoldoende draagvlak bestaan. De verwachting is wel dat de huidige inzet van Nederland in IMO zal leiden tot strengere regels voor het reinigen van tanks in de haven (de zogenoemde voorwasprocedure) omdat mede dankzij Nederland de lijst met stoffen die moeten voldoen aan een verplichte voorwasprocedure en afgifte zal worden uitgebreid en de corresponderende voorwasprocedure zal worden verbeterd.

13. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister hoe het staat met de financiering van de zeemannshuizen. In de coronaperiode bleek dat de traditionele financiering door afdracht van een deel

van de havengelden niet overal leidde tot voldoende budget. Dit zou worden onderzocht. Hoe staat het daarmee en welke acties worden ondernomen? In het rapport van de Erasmus Universiteit uit november 2022 lezen deze leden dat er onduidelijkheid is over de bestuurlijke verantwoordelijkheid en de besteding van geld: “Wij constateren een discrepantie tussen definitie en uitvoering ten aanzien van de allocatie van zeehavengelden, zoals dat wordt vermeld in de algemene voorwaarden van de zeehavengelden. Deze fondsen stellen scheepsagenten in staat inspanningen te verrichten voor de zeevarenden, maar het is niet transparant of dit het commercieel belang van de reder dient of het welzijn van de zeevarenden”. Kan de minister een update geven? Kan de minister een overzicht geven van hoe de havengelden bedoeld voor de ondersteuning van zeevarenden en zeemanshuizen worden besteed?

In een aantal Nederlandse havensteden (o.a. Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, Delfzijl) zijn sinds decennia zeemanshuizen aanwezig die welzijnsfaciliteiten aan zeevarenden bieden. De faciliteiten worden in belangrijke mate door vrijwilligers verzorgd. De financiering van de zeemanshuizen komt vooral uit particuliere giften en van gemeenten, maar dit is niet voldoende om het zeevarendenwelzijn in Nederland in stand te houden. In het verlengde van het Maritiem Arbeidsverdrag (MLC 2006), zou een percentage voor zeevarendenwelzijn in de haventarieven moeten worden opgenomen. Dit is het geval bij Amsterdam en Rotterdam. In Rotterdam ontbreken echter voldoende voorzieningen voor het hele havengebied.

Daarnaast is er weinig transparantie over de beschikbaarheid en besteding van financiële middelen voor zeevarendenwelzijn, die beschikbaar zouden moeten zijn op basis van een percentage van de haventarieven. Daarom zullen de havenbedrijven in Amsterdam en Rotterdam worden gevraagd om een overzicht te bieden van de jaarlijkse budgetten voor zeevarendenwelzijn, en om aan te geven hoe deze middelen worden besteed aan welzijnsfaciliteiten. In het verlengde daarvan zullen de

havenbedrijven van Vlissingen en Delfzijl worden gevraagd hoe zij het zeevarendenwelzijn financieel waarborgen, aangezien in hun haventarieven geen specifiek percentage hiervoor is gereserveerd.

14. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich ook zorgen over het welzijn van buitenlandse opvarenden van zeeschepen die onze havens aandoen en die steeds vaker worden geconfronteerd met een de facto verbod om het schip te verlaten. Het lijkt erop dat een combinatie van regels, en een zekere gemakzucht in de toepassing daarvan, zeevarenden opsluit op hun schip. Voor wie weken of maanden op zee zit, is het goed om, ook bij een kort verblijf in de haven, even de benen te kunnen strekken aan wal. Of je nou de stad wil bezoeken waar je ligt, een zeemanshuis of een boswandeling wilt maken, wat deze leden betreft moet dat mogelijk zijn en moeten we dat dus ook mogelijk maken. Kan de minister uitzoeken hoe dit nu in de praktijk zit en hoe regels en wetten correct moeten worden toegepast, zodat zeevarenden niet van hun (bewegings)vrijheid worden beroofd? Welke mogelijkheden zijn er voor zeevarenden om te passagieren in Nederland? En wat moeten we doen, zodat dit mogelijk blijft?

Door verbeterde en meer strikte beveiliging van havens (o.a. vanwege het tegengaan van terrorisme en bestrijding ondermijning) is het welzijn van zeevarenden, bij een kort verblijf in de haven, aan de wal onder druk komt staan. De Rijkshavenmeester is namens de burgemeester de autoriteit voor de beveiliging van de haven. Op dit moment geldt niveau 1 (standaard beveiligingsmaatregelen) in de Nederlandse havens. Dit betekent dat zeevarenden zonder belemmering door de Nederlandse havenautoriteiten gebruik moeten kunnen maken van hun recht op walverlof om te passagieren. Dat recht volgt uit internationale verdragen. Zo zijn de voorschriften met betrekking tot het welzijn van zeevarenden geregeld in titel 4.4. van het Maritiem Arbeidsverdrag (MLC 2006). De Rijkshavenmeesters worden schriftelijk geïnformeerd over de rechten van zeevarenden op walverlof in relatie tot havenbeveiliging.

15. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn verder benieuwd naar de stand van zaken van de onderhandelingen met de International Maritime Organization (IMO) over de marine fuel standard en CO2-beprijzing. Waar staan we in de onderhandelingen? Klopt het dat er een overeenkomst is over het beprijzen van grote schepen, maar dat kleine schepen, waaronder een fors deel van de Nederlandse vloot, buiten de boot dreigen te vallen? Kan de minister hier een update over geven?

De International Maritime Organization (IMO) heeft een principeakkoord bereikt over broeikasgasreductiemaatregelen voor de internationale zeevaart: het IMO Net Zero Framework. Voor de inhoud en status van het akkoord wordt u korthedshalve verwezen naar de brief die op 16 juni aan de Tweede Kamer is gestuurd¹¹.

Het IMO-principeakkoord reguleert de mondiale broeikasgasuitstoot van schepen van 5000 bruto ton en groter. Nederland heeft zich ervoor ingezet, de uitstoot van schepen vanaf 400 bruto ton ook te reguleren. Overeenstemming hierover met andere IMO-lidstaten bleek niet mogelijk. Wel is overeengekomen dat de uitbreiding naar kleinere schepen onderwerp zal zijn van de eerste herziening van het IMO Net Zero Framework.

En hoe staat het met het uitwerken van de Nederlandse roadmap brandstoftransitie? Welke stappen heeft de minister genomen sinds de presentatie vorig jaar?

Na het toesturen van de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart, zijn de uitkomsten en het vervolg van de Roadmap besproken met de sector, onder meer in een grote bijeenkomst met belanghebbenden eind vorig jaar. In de Roadmap zijn verschillende handelingsperspectieven

¹¹ Kamerstuk 32 813, Nr. 1517

opgenomen voor de transitie van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energiedragers. Op een aantal van deze handelingsperspectieven ondernemen partijen al acties. De continuering zal met name gericht zijn op het borgen en monitoren van deze handelingsperspectieven en het efficiënt onderhouden van het contact met het opgebouwde netwerk van belanghebbenden. Dit voorstel voor continuering wordt in de komende periode met de Stuurgroep van de Roadmap besproken en zal vervolgens gedeeld worden met de Tweede Kamer.

16. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben nog vragen over de vergroening van de binnenvaart. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voorspelde bij ongewijzigd beleid een toename van de emissies van de binnenvaart. Als dit het gevolg is van groei ten koste van het wegtransport, zou dat nog steeds een netto afname van de CO₂-emissies kunnen betekenen. Is dit het geval? Dat lijkt in tegenspraak met de cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over het totale vervoer over water.

PBL voorspelt in het rapport "Klimaatneutrale binnenvaart in 2050" (gepubliceerd begin 2024) dat de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart licht toeneemt onder vastgesteld en voorgenomen beleid per 1 mei 2022. Meer recente beleidsvoornemens zijn in deze conclusie niet meegenomen. Die worden wel meegenomen in de Klimaat- en Energie Verkenning 2024, die eveneens door het PBL is gepubliceerd. In die publicatie is er sprake van een reductie van de voorziene CO₂ uitstoot vanuit de Binnenvaart richting 2030.

In alle gevallen bewijst het wel dat de technische vernieuwing van de binnenvaart achterblijft. Dit is heel zorgelijk, zeker gezien de lange economische levensduur van schepen en motoren. Kan de minister toelichten waar we staan op het gebied van de modal-shift, technische vernieuwing en brandstof, en of de huidige beleidsinstrumenten voldoende zijn?

Sinds 1 mei 2022 heeft het kabinet ingezet op nieuw beleid, waaronder de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED III) en een opt-in onder het nieuwe Europese emissiehandelssysteem (ETS2). Met deze maatregelen wordt ingezet op een structurele reductie van de uitstoot, met als doel een klimaatneutrale binnenvaart. Dit zal de technische vernieuwing en gebruik van hernieuwbare energiedragers (elektriciteit en hernieuwbare brandstoffen) in de sector verder stimuleren.

Sinds 2023 stimuleert IenW met een modal shift aanpak het verplaatsen van goederentransporten van de weg naar het water en het spoor. Dit gebeurt om de overvolle wegen te ontlasten en het gebruik van schonere transportwijzen te bevorderen. Het doel is daarbij een structurele modal shift van 441.000 containers per jaar met een bijbehorende reductie in de CO2 uitstoot. Op basis van de reeds binnen de aanpak opgestarte projecten en de resterende looptijd tot eind 2025 is het de verwachting dat deze doelen worden gehaald.

Technieken voor aandrijflijnen in de binnenvaart voor varen op hernieuwbare energiedragers (denk bijvoorbeeld aan elektrisch varen, varen op waterstof of op methanol) bevinden zich over het algemeen in de demonstratiefase. Met de Nationaal Groeifonds projecten Maritiem Masterplan en Zero Emission Services, stimuleert de overheid het versneld doorlopen van die demonstratiefase in de zeevaart en binnenvaart. Aanvullend daarop worden in de komende jaren middelen beschikbaar gesteld vanuit het Klimaatfonds voor de volgende stap, namelijk de vroege opschaling van deze technieken.

17. Tot slot hebben de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen over de brief over NOVEX (Kamerstuk 29862, nr. 57) en het eerder gepresenteerde toekomstperspectief (Kamerstuk 31409, nr. 432). Beide stukken claimen dat de transitie

naar een groene economie veel ruimte nodig heeft. Geen van de stukken, ook niet de brief van de minister, gaat in op het feit dat de helft van alle over zee vervoerde tonnage fossiele brandstoffen betreft en dat deze vervoersstroom de komende decennia geheel wegvalt. Dat zal fundamentele gevolgen hebben voor onze havens, die nu voor een heel groot deel bestaan uit overslag en verwerking van fossiele brandstoffen. Als al deze activiteiten wegvallen, valt niet alleen heel veel oude werkgelegenheid weg, maar komt ook heel veel ruimte vrij voor nieuwe initiatieven. Hoe zorgen we ervoor dat we regie houden op dit deel van de transitie? Hoe zorgen de minister en de havens ervoor dat de sectoren zonder toekomst, tijdig plaats maken voor de sectoren die het (moeten) overnemen en dat zo de oude sector de vernieuwing niet in de weg zal staan? Is er een strategie die voorkomt dat de bestaande belangen van de verdwijnende sectoren niet harder doorklinken in de te maken keuzes dan de toekomstige belangen van de opkomende sectoren?

De energie-, grondstoffen- en materialentransitie staat centraal in NOVEX Rotterdamse haven. Daarbij is het uitgangspunt dat fossiele brandstoffen en grondstoffen op termijn zo goed als zullen verdwijnen en vervangen zullen worden door duurzame energiedragers. Dat vergt een complete ombouw van de haven. De verwachting is dat dit nieuwe duurzame systeem meer ruimte vraagt dan het oude fossiele systeem, omdat de energiedichtheid van de nieuwe energiedragers (zoals waterstof) lager ligt en de benodigde energie-infrastructuur extra ruimte vraagt. Daarnaast zullen het oude en het nieuwe systeem in de transitiefase naast elkaar bestaan, wat tijdelijk zorgt voor extra ruimtebeslag.

Binnen het programma NOVEX Rotterdamse haven werken Rijk, regio en haven gezamenlijk aan de ruimtelijke ontwikkeling van de haven, zowel wat betreft de fysieke ruimte als de milieuruimte. De nadruk ligt op samenwerking gericht op zorgvuldig ruimtegebruik, versnelling van de uitvoering en samenhang tussen strategische ruimtelijke keuzes. Vanwege kapitaalintensieve investeringen in combinatie met langjarige erfpachtcontracten is het niet

zomaar mogelijk om bestaande bedrijven uit te plaatsen en daar nieuwe bedrijven voor in de plaats te zetten. De transitie zal voor een belangrijk deel ook bij de bestaande partijen moeten plaatsvinden. Veel ondernemingen zullen ingrijpende aanpassingen moeten doorvoeren in hun productieprocessen, grondstoffenstromen en energie-infrastructuur. Daarbij geldt dat hun industriële installaties vaak kapitaalintensief, technologisch complex en sterk locatiegebonden zijn, waardoor zij niet eenvoudig kunnen worden vervangen door geheel nieuwe sectoren of activiteiten.

Met de uitvoeringsagenda¹² die op 3 april 2025 naar de Tweede Kamer is gezonden, houdt het interbestuurlijke samenwerkingsverband NOVEX Rotterdamse haven regie op de transitie van de Rotterdamse haven. Doel is om toe te bewegen naar het meest duurzame haven- en industriecomplex ter wereld, zoals opgenomen in het ontwikkelperspectief¹³.

Vragen en opmerkingen van de VVD-fractie

18. De leden van de VVD-fractie stellen dat er eerder door het lid Peter de Groot een motie (Kamerstuk 31409, nr. 476) is ingediend om ruimte te reserveren in de Houtrakpolder voor eventuele verplaatsing of vestiging van havenbedrijven. In de NOVEX Rotterdamse haven moeten er tevens dergelijke keuzes worden gemaakt. Deze leden zijn van mening dat woningbouw nodig is, maar dat het om onze economie te laten groeien van groot belang is dat er voldoende ruimte is voor de vestiging van bedrijven en er voldoende capaciteit is voor de energietransitie, zoals ammoniakopslag, elektrificatie en kernenergie. Deze leden vragen ook of dit voldoende kan worden geborgd en zal worden besproken met de betrokken partijen.

¹² Kamerstuk 29 862, Nr. 57

¹³ Kamerstuk 31 409, Nr. 432

In NOVEX Rotterdamse haven werken Rijk, regio en haven samen aan de ruimtelijke ontwikkeling van het Rotterdamse havengebied. Centraal staat de transitie van de haven in goede balans met de leefomgeving. De ombouw van de haven als gevolg van de energie-, grondstoffen en materialentransitie vraagt om extra fysieke ruimte. Daarnaast komen vanuit verschillende nationale programma's en projectprocedures extra ruimteclaims op de haven af, zoals voor Defensie, aanlanding van windenergie en een evt. kerncentrale.

Omdat niet alles past hebben de NOVEX-partners in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 2 juni jl. afgesproken gezamenlijk een startbeslissing voor te bereiden voor een verkenning "Ruimtegebrek haven & impuls leefomgeving"¹⁴. De verkenning zal naar verwachting eind 2025 van start gaan. In deze verkenning zullen verschillende oplossingsrichtingen worden onderzocht, waaronder intensiever ruimtegebruik binnen het bestaande havengebied, benutting van regionale bedrijventerreinen en een mogelijke zeewaartse uitbreiding. De uitkomsten zullen worden besproken met alle bij NOVEX Rotterdam betrokken partijen.

In de Ontwerp-Nota Ruimte is het Rijk voornemens om nadere invulling te geven aan de richting en keuzes voor de energie-intensieve industrieclusters gezien hun sleutelrol voor het duurzaam verdienvermogen en werkgelegenheid, de strategische autonomie en de leveringszekerheid van Nederland.

19. De leden van de VVD-fractie zijn voorstander van het beëindigen van varend ontgassen vanwege de negatieve effecten op het milieu en de volksgezondheid. Deze leden vragen of er een garantie is dat er voldoende ontgassingsinstallaties zijn. Tevens vragen zij hoe deze capaciteit voldoende wordt voorbereid en of er tijdig voldoende installaties zijn

¹⁴ Kamerstuk 34 682, Nr. 228

door snellere vergunningverlening, gelet op de stikstofruimte. Deze leden vragen hoe de vergunningverlening zal worden versneld en bureaucratische obstakels worden weggenomen. Ook vragen deze leden welke alternatieve oplossingen worden gefaciliteerd.

Het ministerie van IenW zet zich nationaal en internationaal in voor de volledige implementatie van het verbod op varend ontgassen. Een ontgassingsinfrastructuur met voldoende capaciteit is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde. Na invoering van fase I en II van het verbod op varend ontgassen is gebleken dat de markt onnodige ontgassing kan voorkomen door producten als eenheids- of verenigbaar transport te vervoeren. Hierdoor is de behoefte aan ontgassingscapaciteit lager dan oorspronkelijk verwacht en lijkt de momenteel beschikbare capaciteit voldoende te zijn om aan fase I en II van het verbod te voldoen. Met de invoering van fase III van het verbod op 1 oktober 2027 zal de vraag naar ontgassingscapaciteit naar verwachting groeien.

De volledige implementatie van het verbod wordt besproken in een bestuurlijk overleg. In de stuurgroep Varend Ontgassen en onderliggende werkgroepen wordt gewerkt aan de voorbereiding op de invoering van fase III van het verbod. Hiertoe is de "Roadmap Varend Ontgassen 2027" vastgesteld, waarin is vastgesteld welke acties er nodig zijn voor een succesvolle implementatie. Zo wordt in kaart gebracht hoeveel ontgassingscapaciteit is vereist en op welke locaties. Het is bekend dat milieu- en stikstofafwegingen een snelle vergunningverlening in de weg staan. Het ministerie van IenW heeft geen bevoegdheid om af te wijken van deze wettelijke kaders. Het is aan het bevoegd gezag, zoals gemeenten en provincies, om, op verzoek en binnen de wettelijke kaders, waar mogelijk maatwerk toe te passen in de vergunningverlening. In de werkgroep vergunningverlening wordt informatie uitgewisseld over de stand van zaken en over ervaringen rond vergunningaanvragen voor nieuwe ontgassingsinstallaties.

20. De leden van de VVD-fractie stellen dat al sinds het begin van de Nederlandse koopvaardij de Nederlandse vlaggen in groten getale over de zee wapperen. Deze leden maken zich zorgen over het afnemend aandeel Nederlandse kapiteins op schepen onder de Nederlandse vlag. Zij vragen daarom ook om meer maatregelen die het voor rederijen aantrekkelijk maken om met Nederlandse bemanningen en kapiteins te varen. Deze leden vragen daarom of het maritiem onderwijs aantrekkelijker wordt gemaakt en waar nodig verbeterd. Daarnaast vragen zij of de hoeveelheid administratieve lasten die daarbij horen, verminderd kan worden.

Recente cijfers uit 2024¹⁵ over de instroom van studenten op de reguliere Nederlandse zeevaartscholen zijn relatief stabiel ten opzichte van de voorgaande jaren. Ditzelfde geldt voor aantal behaalde diploma's van afgestudeerden die leiden tot STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)-vaarbevoegdheden voor de koopvaardij en de waterbouw. Er zijn echter wel degelijk zorgen voor de toekomst omdat ook andere sectoren aantrekkingskracht uitoefenen op jongeren. Aantrekkelijk Nederlands zeevaartonderwijs is mede afhankelijk van een goed samenspel tussen overheid en sector. Zo biedt de Wet bemanning zeeschepen, die op 1 juli 2025 in werking treedt, ruimte voor de benodigde vernieuwingen in het zeevaartonderwijs en er wordt ingezet op het verlagen van administratieve lasten. Daarnaast bestaan vanuit de sector verschillende initiatieven om jongeren enthousiast te maken voor een maritieme studie en het beroep als zeevarende, zoals jongeren kort te laten meevaren.

Vragen en opmerkingen van de NSC-fractie

21. De leden van de NSC-fractie vinden het van groot belang dat het Rijk zuinig is op de familiebedrijven die

¹⁵ Brief KVNR over de bezetting van het Nederlandse zeevaartonderwijs met peildatum van 1 oktober 2024.

zich bevinden in de binnenvaartsector. Deze leden vragen de minister of zij die mening deelt, stellende dat het behoud van ligplaatsen, woon- en parkeervoorzieningen en opleidingsmogelijkheden langs de kust essentieel is voor de bestaanszekerheid van familiebedrijven in de binnenvaart. Zij vragen haar om haar antwoord te onderbouwen.

Het kabinet deelt de mening over het belang van familiebedrijven in de binnenvaartsector. Het kabinet zet zich in voor voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart zodat schippers zich aan hun vaar- en rusttijden kunnen houden. Daarbij wordt uitgegaan van de geldende regelgeving waarbij er om de 2 uur varen of om de 30 kilometer ligplaatsen beschikbaar moeten zijn. Rijkswaterstaat heeft circa 850 ligplaatsen in beheer. Om te zorgen voor voldoende capaciteit, geldt bij een groot deel van de ligplaatsen een maximum ligtijd van 3 achtereenvolgende dagen (Binnenvaartpolitiereglement).

22. De leden van de NSC-fractie vragen de minister tevens of zij bereid is te verkennen hoe het waarborgen van voldoende ligplaatsen, woonvoorzieningen en parkeerplekken opgenomen kan worden in regelgeving of beleid. Tevens vragen zij de minister om bij deze verkenning gemeenten en waterschappen actief te betrekken en haar bevindingen te delen met de Kamer. Deze leden vragen de minister of zij haar antwoord kan onderbouwen.

De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) brengt periodiek de ligplaatsknelpunten in kaart. De meest urgente knelpunten worden opgepakt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Ook is aanleg van nieuwe ligplaatsen opgenomen in het programma Goederenvervoer-corridors. Dit programma is een samenwerkingsverband met decentrale overheden die ook ligplaatsen in beheer hebben. De afgelopen jaren zijn verschillende knelpunten aangepakt; waaronder de nieuwe overnachtingshavens in Gorinchem, Bergambacht, en Beijenwaard bij Spijk, inclusief voorzieningen. Daarnaast zijn

wachtplaatsen en afloopvoorzieningen bij Sluis Hansweert vervangen en is gewerkt aan de aanpassing van de overnachtingshaven Lobith die geschikt is gemaakt om grotere schepen te kunnen huisvesten.

23. De leden van de NSC-fractie vragen de minister of zij het gegeven herkent dat ondanks bestaande subsidies, zoals de subsidie duurzame binnenvaart en de SVAA, veel binnenvaartondernemers de bestaande subsidies als onvoldoende ervaren om te voldoen aan Europese richtlijnen en milieueisen. Deze leden vragen de minister om dit te onderbouwen. Ook vragen zij of de minister bereid is om in samenwerking met de binnenvaartbranche en waterschappen, te onderzoeken welke aanvullende of aangepaste stimuleringsmaatregelen nodig zijn om de Nederlandse binnenvaart te ondersteunen bij de transitie naar een duurzame en toekomstbestendige sector en om haar antwoord te onderbouwen.

IenW faciliteert binnenvaartbedrijven op verschillende manieren om de energietransitie succesvol te doorlopen. De afgelopen jaren zijn er subsidieregelingen geïntroduceerd waar de binnenvaart gebruik van heeft gemaakt. Een Koplopersregeling in het Maritieme Masterplan leidde tot innovatieve projecten, ook in de binnenvaartsector. Ook van Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaart (SVB) is goed gebruik gemaakt. Uit een evaluatierapport van TNO – dat is aangeboden aan de Tweede Kamer – blijkt dat in de periode 2020-2025 435 scheepseigenaren subsidie hebben aangevraagd om hun schip te verduurzamen door de motor te vervangen. Ook komen er steeds meer laadstations en batterijcontainers van Zero Emission Services (ZES) beschikbaar ten behoeve van elektrisch varen van binnenvaartschepen. Door de toekenning van 227,6 miljoen euro uit het Klimaatfonds – waarvan 33,5 miljoen euro onder voorwaarde van implementatie REDIII en het overige budget onder voorwaarde van implementatie ETS2 – is perspectief ontstaan op het in gang zetten van de Vroege Fase Opschaling van emissieloze technieken in de binnenvaart.

Over de uitwerking van de vanuit het Klimaatfonds bekostigde Subsidieregeling die scheepseigenaren hierbij, is IenW reeds met de sector in gesprek. Door partijen uit de sector is met name de verduurzaming van het kleine schip onder de aandacht gebracht. IenW werkt dit momenteel uit, waarbij dit aandachtspunt wordt meegenomen.

Bij de laatste openstelling van de SVB in januari 2025 is er voor 10 miljoen euro overtekend. Momenteel wordt eventuele ophoging van het subsidieplafond verkend, zodat openstaande aanvragen alsnog zouden kunnen worden toegekend. De uitkomst hiervan hangt mede af van de begrotingsbehandeling in beide Kamers.

24. De leden van de NSC-fractie vinden het voor het voortbestaan van de Nederlandse familiebedrijven en het aandeel Nederlandse kapiteins in de binnenvaartsector van belang dat er genoeg opties blijven bestaan om de toekomstige Nederlandse kapiteins op te blijven leiden. Deze leden vragen de minister of zij bereid is te onderzoeken op welke wijze in de Wet Educatie en Beroepsonderwijs (WEB) kan worden verankerd dat er voldoende opleidingslocaties langs het water behouden blijven, zodat toekomstige Nederlandse schippers adequaat opgeleid kunnen worden.

Waar welke opleidingen worden aangeboden is een verantwoordelijkheid van onderwijsinstellingen zelf en dat is ook het uitgangspunt van de Wet educatie en beroepsonderwijs. De minister van OCW stuurt hier niet op, maar gaat uit van zelfregulering door de onderwijsaanbieders en de arbeidsmarkt. Het zou onwenselijk zijn als de minister verantwoordelijk is voor de locaties van opleidingen. Onderwijsinstellingen hebben zelf het beste in beeld op hoeveel plekken een opleiding aangeboden moet worden en wat hiervoor de beste locaties zijn. Zij doen dit vaak ook in nauwe afstemming met het relevante bedrijfsleven.

25. De leden van de NSC-fractie merken op dat er steeds meer plannen zijn om de Noordzee vol te bouwen en te benutten voor het ruimtetekort in Nederland. Deze leden roepen de minister op om de Noordzee ook nog zee te laten zijn. Zij vragen of de minister erkent dat veiligheid op zee gewaarborgd moet blijven bij de ruimtelijke inrichting van Nederland, met name in relatie tot toenemende drukte op de Noordzee en om haar antwoord te onderbouwen. Deze leden vragen of de minister bereid is om samen met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), de minister van Klimaat en Groene Groei (K&GG) en relevante partijen, zoals kustveiligheidsdiensten, een concreet en veilig plan op te stellen dat vertaald wordt in de Nota Ruimte en de Kamer hierover te informeren.

Het kabinet neemt scheepvaart als nationaal belang altijd mee in de integrale ruimtelijke afweging voor de ontwikkeling van de Noordzee. Tegelijkertijd heeft het Kabinet prioriteit gemaakt van de energietransitie en zien we dat ruimteclaims op de Noordzee toenemen. Het kabinet bevestigt de leden van de NSC-fractie dat dat de scheepvaartveiligheid op zee gewaarborgd moet blijven, ook op de Noordzee van de toekomst. Het Programma Noordzee 2022-2027 als onderdeel van het nationaal Waterprogramma beschrijft in meer detail hoe de Noordzee zich ontwikkelt op basis van een brede integrale afweging van ruimtelijke belangen waaronder scheepvaartveiligheid.

De Nota Ruimte kent daarentegen een hoger abstractieniveau. Voor een meer concreet en veilig integraal afgewogen plan wordt verwezen naar het Programma Noordzee 2020-2027 in plaats van de Nota Ruimte. Nieuwe kennis en inzichten rondom scheepvaartveiligheid onder andere naar aanleiding van het OvV-rapport 'Schipperen met de ruimte' worden meegenomen in het Programma Noordzee 2028-2033.

26. De leden van de NSC-fractie hechten waarde aan ons Nederlands erfgoed, zo ook onze historische

schepen, beter bekend als de “bruine vloot”. Deze leden merken op dat veel schippers die op een historisch schip varen, alleen nog varen met maximaal twaalf mensen als gevolg van de strenge regels. Deze leden vragen de minister of aanvullende regelgeving aan de orde is, zodat deze schepen weer met meer mensen kunnen varen en waarom wel of niet.

In de praktijk zien we dat een deel van de schepen die voorheen commercieel met meer dan 12 passagiers zeilden als passagiersschip, nu met minder passagiers varen, zodat zij zich aan minder regels hoeven te houden en zich bijvoorbeeld niet aan de voor zeilende passagiersschepen verplichte mast- en tuigage keuring hoeven te onderwerpen. Deze situatie is wat het ministerie van IenW betreft onwenselijk, omdat de veiligheidsrisico's bij historische zeilschepen met 12 of minder passagiers in belangrijke mate vergelijkbaar zijn met de risico's bij schepen die met meer dan 12 passagiers varen. De schepen waarop wordt gedoeld kunnen weer met meer dan 12 passagiers varen op het moment dat zij aan de eisen voldoen die gelden voor een zeilend passagiersschip.

In de OvV-rapporten over ongevallen in het Schuitengat en de Nieuwe Maas is o.a. de aanbeveling gedaan om ook te zorgen voor (eenduidige) wet- en regelgeving voor het bedrijfsmatige vervoer over water van twaalf of minder passagiers. Deze schepen vallen niet onder het toezichtregime van de Binnenvaartwet en zijn op dit moment minder gereguleerd dan passagiersschepen die geschikt zijn om meer dan 12 passagiers te vervoeren. Het gaat om schepen met een grote onderlinge diversiteit. Daarom wordt eerst nader onderzoek uitgevoerd, voordat er kan worden gekomen tot eventuele regelgeving, voor zowel de technische staat, als de bemanning van de schepen. Dit wordt dus in het grotere geheel van alle schepen die bedrijfsmatig 12 of minder passagiers vervoeren bekeken en niet alleen voor de bruine vloot.

27. De leden van de NSC-fractie merken op dat steeds meer historische schepen uitvaren naar het buitenland door het verdwijnen van de ligplaatsen en vragen de minister of zij dit gegeven herkent. Deze leden vragen de minister, mocht zij dit beeld herkennen, of zij welwillend is om naar een manier te zoeken om deze historische schepen in Nederland te behouden en hoe zij dit wil gaan doen.

Het kabinet herkent het geschetste beeld niet. Ligplaatsen in beheer van het Rijk (Rijksligplaatsen) zijn bestemd voor de beroepsbinnenvaart en worden doorgaans niet gebruikt door historische schepen. Ligplaatsen voor historische schepen zijn in beheer bij andere waterbeheerders zoals gemeenten en havenbedrijven. Zij hebben hun eigen beleid.

28. De leden van de NSC-fractie vragen de minister of zij zich bewust is van de doorgeslagen regelgeving die het voortbestaan van de historische schepen in gevaar brengt en zien haar antwoord graag toegelicht worden.

Op 27 september 2023 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) haar opvolgingsonderzoek 'Veiligheid historische zeilvloot' naar aanleiding van een eerder OvV-onderzoek dat in 2017 werd gepubliceerd: 'Mastbreuk Harlingen'. In 2022 vonden twee zeer ernstige ongevallen op historische zeilschepen plaats, waarbij twee dodelijke slachtoffers zijn gevallen. In het opvolgingsonderzoek heeft de OvV aanbevelingen gedaan om de veiligheid in de historische zeilvloot te verbeteren, o.a. door professionele eisen vast te leggen die passen bij de mate van commerciële uitbating binnen de historische zeilvloot en ervoor te zorgen dat veiligheidseisen die relevant zijn voor de historische zeilvloot actueel blijven.

Naar aanleiding van dit opvolgingsonderzoek is een Taskforce opgericht, waarin met alle betrokken partijen die actief zijn in de sector is gewerkt aan maatregelen om de historische zeilvloot aantoonbaar veiliger te maken. Een van

deze maatregelen betreft, in lijn met de aanbevelingen van de OvV, ook actualisering van de regelgeving. Hieraan wordt momenteel samen met alle betrokken partijen gewerkt. Actualisering van regelgeving betekent overigens niet per definitie strengere regels, in bepaalde gevallen kan het ook tot een verlichting leiden.

Vragen en opmerkingen van de D66-fractie

29. De leden van de D66-fractie lezen dat de OvV twee adviezen gaf naar aanleiding van de brand op het schip Fremantle Highway. Hierbij wordt onder andere het benoemen van een gemandateerd regisseur genoemd als maatregel om de coördinatie te bevorderen. Deze leden vragen hoe deze gemandateerd regisseur benoemd zal worden en welke belangen hierbij in acht worden genomen. Om de coördinatie verder te bevorderen doet de OvV de suggestie een gemeenschappelijk begrippenkader op te stellen als handvat. Deze wordt echter niet benoemd bij de maatregelen die door de ministeries genomen zullen worden. Deze leden vragen daarom of er bij het verbeteren van informatie-uitwisseling ook expliciet gekeken wordt naar het opstellen van een gemeenschappelijk begrippenkader. In het geval van de brand op de Fremantle Highway concludeert de OvV dat brandbestrijding en het zoeken en het redden van mensen in nood met elkaar interfereerde. Deze leden vragen op welke manieren de brandbestrijding interfereerde met het zoeken en redden van mensen op de boot.

Het ministerie van IenW zal op korte termijn een advies uitvragen bij ABD Topconsult waar onder andere wordt gevraagd om advies op te stellen voor de concrete invulling van de gemandateerd regisseur. Dit zal in goede afstemming met de betrokken ministeries van Defensie, JenV en IenW gebeuren.

De ministeries van IenW, Defensie, en JenV zullen samen met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en de Veiligheidsregio's een gezamenlijke aanpak voor verbetering opstellen. Hierbij zal worden gekeken naar de regievoering over de keten, het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen het Kustwachtcentrum en de meldkamers en het creëren van wederzijdse kennis van elkaars werkwijze.

De OvV heeft geconcludeerd dat in het geval van Fremantle Highway de taak brandbestrijding interfereerde met het zoeken en redden van mensen in nood. SAR heeft een duidelijke prioriteit boven brandbestrijding, maar omdat er gebruik moet worden gemaakt van dezelfde helikopters kan er verdringing plaatsvinden wanneer van brandbestrijding moet worden overgegaan tot een evacuatie van de bemanning. Om interferentie tussen MIRC en SAR in de toekomst te voorkomen is in de operationele procedures van de Kustwacht opgenomen dat er altijd één helikopter beschikbaar blijft ten behoeve van de SAR. In de herziening van het beleid voor noodhulp op de Noordzee wordt dit aspect beleidsmatig geadresseerd.

30. De leden van de D66-fractie merken op dat het 'vervuiler betaalt'-principe geldt voor de afgifte van afvalwater. Volgens het ministerie staat of valt het verbod met het gedrag van de gebruikers. Deze leden vragen welke maatregelen er naast een voorlichtingscampagne nog ingezet kunnen worden om het lozingsverbod onder de aandacht te brengen.

Voor de implementatie van het lozingsverbod voor kleine passagiersschepen is het niet alleen belangrijk dat er voldoende afgiftepunten beschikbaar zijn, maar ook dat scheepseigenaren daadwerkelijk gebruik maken van deze afgiftepunten. Rijkswaterstaat, gemeenten en brancheorganisaties kunnen hierbij een rol spelen. Rijkswaterstaat deelt al informatie over het lozingsverbod op haar website en er wordt momenteel verkend of deze informatievoorziening kan worden uitgebreid. Daarnaast

voert het ministerie regelmatig overleg met de brancheorganisaties over de implementatie van het verbod. Deze brancheorganisaties delen actief informatie over het lozingsverbod met hun leden en tijdens de overleggen wordt ook besproken hoe het verbod verder onder de aandacht kan worden gebracht. Daarnaast gaat het ministerie de gemeenten die worden genoemd in het onderzoek aanschrijven om ze op het verbod en het onderzoek naar de afgiftepunten te wijzen. De komende periode werken we langs deze lijnen verder om het lozingsverbod verder onder de aandacht te brengen.

Vragen en opmerkingen BBB-fractie

31. De leden van de BBB-fractie zien dat de binnenvaartsector wordt geconfronteerd met enorme verduurzamingskosten en lange terugverdientijden, waarbij het bedrijfsleven aangeeft dat de benodigde ondersteuning uitblijft. Deze leden vragen of de minister gesprekken voert met de sector, zoals afgesproken in de binnenvaarttafel. Ook zouden deze leden graag willen weten wat de uitkomsten van de laatste gesprekken zijn en wat voor concrete voorstellen hieruit komen waarmee de sector tegemoet getreden wordt.

In de beantwoording op vraag 23 van de leden van de NSC-fractie is geschetst dat IenW in gesprek is met de binnenvaartsector over de manier waarop de middelen voor verduurzaming van de binnenvaart het beste kunnen worden ingezet. Aan de Binnenvaarttafel worden ook over het bredere verduurzamingsbeleid doorlopend gesprekken gevoerd.

32. De leden van de BBB-fractie lezen dat het aantal storingen aan bruggen en sluizen de afgelopen jaren fors is toegenomen, met directe gevolgen voor de logistieke ketens. Deze leden vragen in hoeverre economische schade van deze stremmingen wordt meegenomen in beleidsafwegingen en impactanalyses.

De kwaliteit die voor het hoofdvaarwegennetwerk moet worden bereikt, is vastgelegd in de Basis Kwaliteit Netwerken (BKN)¹⁶. Hierin is aangegeven dat de economische functie van de vaarwegen voor zowel goederenvervoer als scheepbouw/jachtenbouw en recreatievaart het uitgangspunt blijft. Tevens is in de kamerbrief aangegeven dat met de extra beschikbare financiële middelen en prioriteit voor instandhouding verwacht wordt dat op termijn het aantal ongeplande stremmingen kan worden teruggedrongen, waardoor de voorspelbaarheid met betrekking tot de beschikbaarheid van de vaarroutes groter wordt. Dit kan helaas niet op korte termijn in geheel Nederland bereikt worden. Bij de programmering (bepalen van de volgorde van de uit te voeren onderhoudsmaatregelen in de tijd) speelt het belang van een brug of sluis in het vaarwegennetwerk een belangrijke rol.

Na de maatregelen om te voldoen aan wettelijke kaders en het borgen van de veiligheid is de beschikbaarheid van de vaarweg het belangrijkste criterium. Hierbij wordt ook het belang van de vaarweg meegewogen. Zeer belangrijke routes zoals Rotterdam-Antwerpen en Amsterdam- Duitsland hebben hierbij de hoogste prioriteit.

33. De leden van de BBB-fractie lezen dat kleine binnenvaartschepen, essentieel voor fijnmazige distributie naar onder meer landbouwgebieden, onder druk staan door technische eisen en investeringslasten. Deze leden vragen of de minister bereid is om, in overleg met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en Europese Commissie, snel duidelijkheid te geven over toekomstige eisen, en in hoeverre maatwerkoplossingen mogelijk zijn om de diversiteit van de vloot te behouden.

¹⁶ Kamerstuk 29 385, Nr. 119

De CCR werkt momenteel op basis van een systematische aanpak aan algemene oplossingen per technische eis. Zodra de oplossingen zijn uitgewerkt, worden deze besproken met de EU-lidstaten en erkende organisaties binnen het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), met het oog op aanpassingen in de technische standaard waarin deze eisen zijn opgenomen (Europese Standaard tot vaststelling van de Technische Voorschriften voor binnenschepen - ES-TRIN). Op internationaal niveau staat het onderwerp dus op het werkprogramma en op nationaal niveau wordt de sector regelmatig geïnformeerd over de ontwikkelingen.

34. De leden van de BBB-fractie lezen dat vertragingen in de Rotterdamse haven leiden tot logistieke stagnatie en extra kosten voor ondernemers, zoals demurrage- en detention-kosten. Deze leden vragen of de minister bereid is om ruimere en flexibelere vrijstellingsregelingen toe te staan tijdens periodes van congestie, zodat bedrijven niet onterecht financieel worden geraakt door vertragingen buiten hun invloedssfeer.

De demurrage and detention-kosten (sta- en liggelden) zijn de kosten die opdrachtgevers van overzeese goederentransporten betalen voor het gebruik van een zeecontainer in het natransport. Nadat een container in de zeehavens op de kade is gezet, krijgt de opdrachtgever nog een zogenoemde 'freetime' voor het transport naar de eindbestemming, het leeg halen en het daarna inleveren van de lege container bij de reder die de eigenaar van de zeecontainer is. Wanneer deze 'freetime' wordt overschreden worden hiervoor demurrage and detention-kosten in rekening gebracht.

Zoals het eerder op verzoek van de Kamer uitgevoerde onderzoek¹⁷ zien, zijn de hoogte van deze kosten en de duur van de 'freetime' vastgelegd in de internationale privaatrechtelijke transportovereenkomsten en daarmee

¹⁷ Kamerstuk 2024D06277

buiten de invloedssfeer van Infrastructuur en Waterstaat vallen. Signalen op Europees niveau over de impact van de demurrage and detention-regels hebben daar nog niet tot acties geleid.

Wel zetten het kabinet, het havenbedrijf en de logistieke sector zich samen in voor het tegengaan van vertragingen in de containeroverslag en in het transport van en naar de Rotterdamse haven. Dit zal bijdragen aan het beperken van de overschrijding van de freetime bij containertransporten en zo ook helpen bij het beperken van de demurrage and detention-kosten voor opdrachtgevers.

35. De leden van de BBB-fractie lezen dat de veiligheid op internationale vaarwegen onder druk staat door geopolitieke spanningen, met mogelijke risico's voor de leveringszekerheid van vitale goederen. Deze leden vragen de minister in hoeverre zij inzet op maritieme veiligheid als integraal onderdeel van het Nederlandse handels- en veiligheidsbeleid. Worden daarbij ook maatregelen overwogen om de zelfredzaamheid van de maritieme logistiek in crisistijd te vergroten?

Maritieme veiligheid is een essentieel onderdeel van het Nederlandse handels- en veiligheidsbeleid. De overheid neemt langs verschillende sporen diverse maatregelen om de weerbaarheid van de maritieme logistieke sector te versterken tegen actuele dreigingen en crisissituaties. Hierbij wordt met de zeehavens en de maritieme sector samengewerkt.

De Havenbeveiligingswet (Hbw) verplicht Nederlandse zeehavens en havenfaciliteiten tot het uitvoeren van veiligheidsbeoordelingen, risicoanalyses en het opstellen van beveiligingsplannen. Ook moeten medewerkers met beveiligingstaken getraind en gecertificeerd zijn. De Hbw sluit aan op internationale kaders, zoals de Europese Verordening voor scheeps- en havenbeveiliging en de ISPS

Code. Er vindt regelmatig overleg plaats tussen overheid en sector over de uitvoering van deze regelgeving en actuele dreigingen.

Het bevorderen van vrije doorvaart en de bescherming van de scheepvaart is een direct Nederlands en Europees veiligheids- en economisch belang. Daarvoor vindt er structurele informatie-uitwisseling plaats tussen de overheid en de private sector in het kader van de veiligheid voor Nederlandse zeeschepen waar ook ter wereld. De Kustwacht kan waarschuwingen en verhogingen van securitylevels aan (reders met) Nederlandse schepen toesturen.

Daarnaast wordt breder ingezet op het versterken van de weerbaarheid en veerkracht van de maatschappij en daarmee ook de maritiem-logistieke keten. Dit gebeurt onder meer via de aankomende Cyberbeveiligingswet (Cbw) en de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke), die gericht zijn op het vergroten van zowel de fysieke als digitale weerbaarheid. Tot slot wordt in toenemende mate aandacht besteed aan militaire en hybride dreigingen in het overleggen tussen sector en overheid, met als doel deze dreigingen ook structureel mee te nemen in risicobeoordelingen, operationele processen en crisisplannen.

36. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij bereid is in gesprek te gaan met de betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat en regionale overheden, over de mogelijkheid tot uitbreiding of herinrichting van de spertijden bij de Afsluitdijk, teneinde verkeershinder voor weggebruikers zoveel mogelijk te beperken.

Het uitbreiden of het herinrichten van spertijden om het wegverkeer op de Afsluitdijk (A7) meer ruimte te bieden ten koste van het scheepvaartverkeer is niet mogelijk, omdat er zowel in Kornwerderzand als Den Oever een groot aanbod van beroepsvaart is. Ook is men voor het schutten van

schepen door de Lorentz- en Stevinssluis afhankelijk van de getijden waardoor ook in de spijtijden op de weg scheepvaartpassage nodig is. Bij het binnenvaren van de sluiskolk wordt door het bedienende personeel al rekening gehouden met een zo efficiënt mogelijke indeling van de beschikbare ruimte. Zo worden er zoveel mogelijk schepen in een keer geschut.

37. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij erkent dat de huidige ongevallenregistratie in de recreatievaart onvoldoende inzicht biedt in de aard, oorzaak en omstandigheden van incidenten, en of zij bereid is deze registratie structureel te verbeteren, zodat op basis van feiten een gedegen veiligheidsanalyse kan worden uitgevoerd. Deze leden vragen de minister of zij erkent dat cruciale gegevens ontbreken in de huidige registratie, zoals de rol van externe factoren, de aanwezigheid van een vaarbewijs en de gedragingen van betrokkenen, en of zij bereid is hierop aanvullingen in regelgeving en registratie-instrumenten voor te stellen. Deze leden vragen de minister of zij bereid is een volledige, actuele analyse te laten uitvoeren naar ongevallen in de recreatievaart, bij voorkeur in samenwerking met brancheorganisaties, alvorens over te gaan tot beleidsmatige herijking van het klein vaarbewijs.

Voor onderzoek naar de nautische veiligheid van recreatievaart zijn diverse instrumenten beschikbaar. De huidige registratie van scheepsongevallen biedt voldoende inzicht in de aard van scheepsongevallen om risicogroepen, risicolocaties en trends in ongevallen vast te kunnen stellen. De registratie bevat inderdaad beperkte informatie over de rol van externe factoren, oorzaken en gedragingen van betrokkenen en geen informatie over de aanwezigheid van een vaarbewijs. Voor dergelijke vragen zijn andere manieren van onderzoek beschikbaar die hierin inzicht geven, zoals enquêtes en diepte-interviews.

De geregistreerde scheepsongevallen zijn voor het ministerie een belangrijke informatiebron die permanent verbeterd

wordt. Het uitbreiden van de registratie van scheepsongevallen vraagt een zorgvuldige afweging waarop nu nog niet vooruitgelopen kan worden. Voordat dat wordt overgegaan tot het vastleggen van extra gegevens per scheepsongeval wordt afgewogen hoe dit zich verhoudt tot bijvoorbeeld privacybescherming, lasten voor de vaarweggebruiker en extra registratiekosten.

Met vertegenwoordigers van de recreatievaartsector is afgesproken in overleg te gaan over de informatie over recreatievaartongevallen, beschikbare onderzoeksinstrumenten en mogelijkheden om de ongevallenregistratie verder te verbeteren, voor zowel de overheid als de brancheorganisaties en verzekeraars.

Momenteel worden eerst de resultaten van lopend onderzoek naar ongevallen in de recreatievaart afgewacht. Op basis van de resultaten daarvan kan een betere afweging worden gemaakt of nader onderzoek nodig is. Zoals eerder aan de Tweede Kamer gecommuniceerd¹⁸ gaat het hierbij om onderzoeken naar eenzijdige ongevallen met recreatievaart, onderzoek naar ongevallen met snelvarende recreatievaart, een actualisatie van de landelijke nautische veiligheidsrisico's op het binnenwater en een onderzoek naar de veiligheidsaspecten van het Klein Vaarbewijs in verband met de veranderende verkeerssituatie op de Nederlandse binnenwateren.

38. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister zich herinnert dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2019 al een sectorbreed afgestemde analyse heeft uitgevoerd waaruit geen noodzaak bleek voor aanvullende bezwarende maatregelen, en of zij bereid is die analyse te actualiseren alvorens nieuwe verplichtingen op te leggen. Deze leden vragen de minister of zij bereid is te wachten met beleidsmatige of wettelijke aanpassingen aan het internationaal

¹⁸ Kamerstuk 31 409, Nr. 409

vaarbewijs (ICC), totdat het lopende onderzoek in opdracht van de EU door Planbureau Mencia is afgerond en beoordeeld.

Het ministerie van IenW is bekend met het Europese onderzoek naar de mogelijkheden voor een geharmoniseerd kader voor een Europees Pleziervaartbewijs, uitgevoerd door onderzoeksbureau Panteia. Dit onderzoek verkent de wenselijkheid voor een geharmoniseerd kader voor een Europees pleziervaartbewijs. De uitkomsten van dit onderzoek zouden aanleiding kunnen zijn voor het ontwikkelen van een Europees pleziervaartbewijs. Het ICC is een internationaal certificaat op basis van Resolutie 40 van de VNECE. Het certificaat toont aan dat de houder, in andere landen die het ICC erkennen, bekwaam is om een recreatievaartuig te besturen. Het ICC vereist een bepaalde mate van kennis en toetsing. Dit is in Nederland ingevuld door het ICC te koppelen aan het Klein Vaarbewijs I en II. Bij het behalen van het examen Klein Vaarbewijs wordt tevens een ICC uitgegeven. Op dit moment is er geen sprake van wijzigingen aan het ICC.

Het ministerie van IenW laat op dit moment wel een onderzoek uitvoeren naar de veiligheidsaspecten van het Klein Vaarbewijs. Doel is om de aansluiting van het vaarbewijs op de actuele verkeerssituatie en de toegenomen drukte te analyseren. Op basis van de resultaten kan er beoordeeld worden of en welke aanpassingen er nodig zijn ter bevordering van de nautische veiligheid. Gezien de doorlooptijd van Europese onderzoeken wordt het in het kader van nautische veiligheid onwenselijk geacht om het nationale onderzoek naar het Klein Vaarbewijs, alsmede de daaropvolgende appreciatie van de uitkomsten, langer te laten wachten. Uiteraard worden de uitkomsten van het Europese onderzoek wel in overweging genomen.

39. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister erkent dat het veiligheidsbesef onder recreatieve vaarweggebruikers het meest effectief wordt vergroot door gerichte en structurele

voorlichting, en dat campagnes, zoals 'Varen doe je samen', daarin reeds aantoonbare resultaten boeken. Deze leden vragen de minister of zij bereid is om de bevindingen rond het klein vaarbewijs eerst te bespreken binnen de programmaraden en met de sector, alvorens concrete toezeggingen te doen richting regelgeving of nieuwe verplichtingen.

Het ministerie van IenW ziet het belang van de lopende maatregelen in het kader van de nautische veiligheid, waar het instrument voorlichting er een van is. Daarnaast wil het ministerie een beter inzicht krijgen in de rol van het Klein Vaarbewijs in de veranderende verkeerssituatie op de Nederlandse binnenwateren. Om deze reden laat het ministerie op dit moment een onderzoek uitvoeren naar de veiligheidsaspecten van het Klein Vaarbewijs. Gedurende dit onderzoek zijn gebruikers, sectorpartijen en andere stakeholders bevraagd en is er uitwisseling geweest met de sector via het Strategisch Overleg Recreatievaart. De uitkomsten van het onderzoek zullen worden gedeeld onder betrokkenen en zullen worden voorzien van een eerste appreciatie door het ministerie. Op basis van dit onderzoek zal met sectorpartijen worden verkend of aanvullende maatregelen wenselijk zijn.

40. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij kan toelichten waarom de in de motie-Pierik c.s. (Kamerstuk 31409, nr. 471) gevraagde oplossing voor de bereikbaarheid van Ameland via een watertaxi binnen zes weken nog niet is gerealiseerd, ondanks de toezegging tijdens het tweeminutendebat Wadden van 6 maart jongstleden. Deze leden vragen of de minister kan aangeven op welke termijn de Kamer exact zal worden geïnformeerd over de voortgang van de pilot rond de nachtelijke vaarverbindingen op de Waddenzee, en hoe de belangen van gebruikers, ondernemers en eilandbewoners structureel worden gewaarborgd in het verdere proces.

In de brief van 12 maart 2025¹⁹ is uiteengezet hoe er invulling aan de motie Pierik c.s. zal worden gegeven. Namelijk met een pilot, met als doel om in kaart te brengen in welke gevallen een verruiming mogelijk is van de uitzonderingssituaties (waarin 's nachts mag worden afgeweken van de geldende maximumsnelheid van 20 km/u) en hoe we dat in de praktijk kunnen vormgeven. Daarnaast wordt een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd door maritiem onderzoeksbureau MARIN, naar de vraag wat een veilige vaarsnelheid is in de nacht. In de brief is verder gewezen op het feit dat de Waddenzee een kwetsbaar Natura 2000-gebied is en dat de bovengenoemde pilot en een eventuele structurele verhoging van de nachtelijke vaarsnelheid moeten worden getoetst aan de natuurwetgeving.

Zoals in de brief is aangegeven vergt de uitvoering van de hierboven genoemde acties en de toetsing aan de natuurwetgeving meer tijd dan de in de motie genoemde termijn van zes weken.

Het onafhankelijke onderzoek door MARIN is inmiddels gestart en wordt naar verwachting eind dit jaar afgerond. Bij dit onderzoek zijn zowel de lokale bestuurders als de watertaxiondernemers betrokken. Ook is overleg gestart met het ministerie van LVVN, dat voor de natuurwetgeving bevoegd gezag is voor de Waddenzee en verantwoordelijk is voor de afgifte van een omgevingsvergunning voor zowel de pilot als bij een eventuele structurele verhoging van de nachtelijke vaarsnelheid. Ook bij dit overleg zijn de watertaxiondernemers betrokken.

Voor wat betreft de voortgang van de pilot is het van belang dat de watertaxiondernemers te kennen hebben gegeven dat zij pas hun medewerking willen verlenen als de resultaten van het onafhankelijke MARIN-onderzoek leiden tot een voor hen bruikbaar resultaat in de praktijk. Ook moet voor hen het overleg met LVVN leiden tot een bruikbaar resultaat in de

¹⁹ Kamerstukken 29 684, 31 409, Nr. 291

praktijk. Omdat over de vormgeving en praktische invulling van de pilot al overleg plaatsvindt met de watertaxiondernemers, kan hiermee in principe snel een aanvang worden gemaakt indien zij bereid zijn om daaraan mee te werken.

Naast directe betrokkenheid van zowel de lokale bestuurders als de watertaxiondernemers bij bovengenoemde acties vindt periodiek overleg plaats tussen de Rijksoverheid en alle betrokken partijen die belang hebben bij veilige vaarverbindingen op de Waddenzee, over thema's als vaargedrag, communicatie en handhaving.

Over vaargedrag en communicatie zijn concrete afspraken gemaakt om veiliger te varen, bijvoorbeeld door het melden van het aantal opvarenden bij vertrek uit de haven, het doorgeven van de route en het vrijhouden van het marifoniekanaal. Voor verbetering van de handhaving - zowel de bestuurlijke als de strafrechtelijke handhaving - zijn acties in gang gezet die al op korte termijn zouden kunnen leiden tot minder overtredingen van het snelvaarverbod op de Waddenzee.

41. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of het klopt dat volgens de nieuwe regelgeving een voor de visserij ontworpen basisveiligheidstraining verplicht wordt gesteld, inclusief een herhalingsplicht waarin onder meer reddingsmiddelen en brandbestrijding toegespitst op de visserij aan de orde komen. Deze leden vragen de minister of zij erkent dat de meeste voorzieningen waarmee tijdens deze trainingen wordt geoefend in werkelijkheid niet aanwezig zijn op vissersschepen, en dat de inhoud van deze aanvullende trainingen daardoor onvoldoende aansluit bij de praktijk aan boord van vissersschepen, maar veeleer is afgestemd op grote koopvaardijsschepen, zoals olietankers en cruiseschepen.

De training basisveiligheid voor vissers is reeds verplicht op basis van de huidige regelgeving. De enige inhoudelijke aanpassing in de nieuwe Wet bemanning zeeschepen is een 5-jaarlijkse herhalingsverplichting voor deze training. Dit komt voort uit een recente wijziging van het internationale STCW F-verdrag²⁰. De nationale invulling hiervan is tot stand gekomen in nauw overleg met de koepelorganisaties van de zeevisserijsector. Daarbij is in overleg een overgangstermijn opgenomen in de nieuwe regelgeving tot 1 januari 2030. De training basisveiligheid voor vissers is specifiek gericht op werkzaamheden aan boord van vissersvaartuigen en omvat o.a. elementen van eerste hulp, overleven op zee, persoonlijke veiligheid, brandpreventie en brandbestrijding.

42. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij erkent dat de eis van drie maanden aaneengesloten vaartijd voorafgaand aan de aanvraag tot vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs in de praktijk onrealistisch is, gezien de huidige arbeidsomstandigheden in de zeevaartsector.

In de bemanningsregelgeving is een bepaling opgenomen om een vaarbevoegdheidsbewijs te kunnen vernieuwen indien er sprake is van onvoldoende relevante vaartijd. Dit betekent dat in de voorgaande vijf jaar minder dan een jaar vaartijd is opgedaan. Het vaarbevoegdheidsbewijs kan in dat geval vernieuwd worden door drie maanden aaneengesloten vaartijd op te doen in een lagere functie of in een relevante functie boven de sterkte. Die bepaling komt voort uit het internationale STCW-verdrag²¹ en is één op één overgenomen in de Nederlandse regelgeving.

²⁰ Het op 7 juli 1995 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen van de Internationale Maritieme Organisatie (Trb. 2013, 218)

²¹ Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144)

43. Deze leden vragen de minister of zij bereid is de betreffende voorwaarde te herzien, zodat herintreding van oud-zeevarenden, zoals vissers of koopvaardijofficiëren, niet onnodig wordt bemoeilijkt en vakmanschap behouden blijft binnen de sector.

Zoals in het antwoord op de voorgaande vraag is aangegeven, is er geen ruimte om de bepaling te wijzigen omdat deze voortkomt uit een internationaal verdrag.

44. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister erkent dat artikel 3.1.4 ertoe leidt dat gesaneerde vissers die vijf jaar niet actief zijn geweest definitief hun vaarbevoegdheid verliezen en of zij bereid is hiervoor een uitzonderingsregeling te treffen. Deze leden vragen of de minister kan overwegen om oudgedienden, tot tien jaar na het verlopen van hun bevoegdheid, een tijdelijke 'beginbevoegdheid' te verlenen voor één jaar per nautische of technische functie, waarna met dertig dagen vaartijd hun bevoegdheid opnieuw voor vijf jaar kan worden verlengd.

Het artikel 3.1.4 van het Besluit bemanning zeeschepen heeft betrekking op bepalingen om een vaarbevoegdheidsbewijs dat ongeldig is geworden, weer geldig te maken. Een verlopen vaarbevoegdheidsbewijs kan onder voorwaarden worden verlengd. Daarbij is een onderscheid gemaakt op basis van de periode dat de geldigheid is verstreken. Het criterium is daarbij gesteld op vijf jaar. Indien de geldigheidsduur van een vaarbevoegdheidsbewijs langer dan vijf jaar is verstreken, betekent dit dat het vaarbevoegdheidsbewijs ten minste tien jaar daarvoor is uitgegeven. De kennis waarover men beschikt is dan niet langer actueel. In dat geval is het vaarbevoegdheidsbewijs niet meer geldig.

De eisen omtrent relevante ervaring en geldigheid van het vaarbevoegdheidsbewijs zijn een strikte uitvoering van het eerdergenoemde STCW-verdrag. Dit verdrag biedt wel de

mogelijkheid om alsnog in aanmerking te kunnen komen voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs door middel van het succesvol afronden van een test waarmee wordt aangetoond dat de persoon in kwestie nog voldoet aan de bekwaamheids- en kennisvereisten. De nieuwe bemanningsregelgeving voorziet in deze test. De ontwikkeling en vaststelling van een dergelijke test is nog in ontwikkeling. Dit gebeurt in nauw overleg met de maritieme opleidingsinstituten en sectorpartijen.

45. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister bereid is terugwerkende kracht te verlenen aan de erkenning van de oude gecombineerde functie stuurman-werktuigkundige, zodat deze als gelijkwaardig wordt beschouwd aan de nieuwe technische functietitels, met het oog op de mobiliteit tussen segmenten.

De functie stuurman-werktuigkundige is een bestaande functie. De nieuwe regelgeving bevat geen wijzigingen op dat vlak. De relevante vaartijd die is opgedaan in een dergelijke functie kan ook worden gebruikt voor het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs. De nieuwe regelgeving bevat daarnaast bepalingen die de uitwisselbaarheid van bemanningsleden op zeeschepen tussen de sectoren handelsvaart, zeevisvaart en zeezeilvaart verder uitbreidt. Zo kan relevante diensttijd binnen deze sectoren worden uitgewisseld ten behoeve van het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs. Door deze mogelijkheid wordt de mobiliteit van zeevarenden verbeterd.

46. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij mogelijkheden ziet voor het herintroduceren van een niveau 1 MBO-cursus als opstap naar de gezelschapstatus, mede omdat de huidige eis van 180 dagen onbetaalde vaartijd een te hoge drempel vormt voor volwassenen die een carrièreswitch overwegen. Deze leden vragen ook of de minister wil overwegen om een vijfdaagse praktijkcursus als alternatief te erkennen voor het opdoen van basisvaardigheden, zodat herintreding in de sector wordt bevorderd.

In afstemming met sectorpartijen en maritieme trainingsinstituten zijn afspraken gemaakt over de herintroductie van een verkorte opleiding wachtlopend gezelschap. Vanwege de behoefte hieraan wordt de komende tijd in overleg met de sector gewerkt aan de nadere invulling en uitvoering van een verkorte training wachtlopend gezelschap. Deze training zal uiteindelijk door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worden erkend. Dat zal echter niet in de vorm zijn van een mbo-niveau 1 opleiding omdat een dergelijke cursus niet past in het systeem van onderwijswetgeving.

47. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij bereid is de vaarbevoegdheden voor koopvaardij en visserij op één document te bundelen, gezien het feit dat vaartijd al onderling uitwisselbaar is tussen de sectoren.

De eisen die van toepassing op de vaarbevoegdheden koopvaardij volgen uit het internationale STCW-verdrag. De eisen die van toepassing zijn op de vaarbevoegdheden visserij volgen uit het internationale STCW F-verdrag. De eisen voor de opleiding, training en certificering, die volgen uit deze verdragen, zijn op onderdelen afwijkend. Het is daarom niet mogelijk om de vaarbevoegdheden op één vaarbevoegdheidsbewijs te bundelen. Indien een zeevarende zowel in de visserijsector als de koopvaardijsector werkt, dient deze te beschikken over twee vaarbevoegdheidsbewijzen. In de Nederlandse regelgeving zijn wel bepalingen opgenomen om de uitwisseling tussen deze sectoren zo optimaal mogelijk te maken zoals het opdoen van vaartijd.

48. De leden van de BBB-fractie vragen ook of de minister bereid is het aanvraagportaal bij het Keuringsinstituut voor Waterleiding Artikelen (Kiwa) aan te passen om zo de administratieve lasten en dubbele bewijsvoering voor zeevarenden te verminderen. Deze leden vragen of de minister

maatregelen wil nemen om de dienstverlening en transparantie bij Kiwa te verbeteren, onder meer door kosten te restitueren bij afwijzing van een aanvraag.

De digitale aanvraagportal van KIWA Register is gericht op het snel en efficiënt afhandelen van aanvragen van o.a. scheepvaartproducten. In afstemming met sectorpartijen wordt de komende tijd gewerkt aan een grondige technische update van de portal. Er is daarbij geen sprake van dubbele bewijsvoering. Zo is er sprake van een eenmalige verificatie van een diploma bij de eerste afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs. Tevens heeft KIWA Register enige tijd geleden toegang gekregen tot het online diplomaregister van DUO wat een efficiënte verificatie ten goede komt.

Uit internationale verdragsverplichtingen en Europese regelgeving volgt wel dat aangeleverde documenten als trainingscertificaten en relevante vaartijd worden geverifieerd indien een vaarbevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd. De gangbare praktijk is dat er kosten in rekening worden gebracht voor de behandeling van een aanvraag voor een product. In de enkele gevallen dat een aanvraag wordt afgewezen is er geen sprake van restitutie van kosten. Indien er wel sprake zou zijn van een restitutie bij een afwijzing dan leidt dat tot een stijging van het aantal niet kansrijke aanvragen. Hetgeen vervolgens weer leidt tot een algehele stijging van de tarieven omdat de behandelkosten moeten worden doorberekend.

49. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister ook bereid is om de informatievoorziening te verbeteren en proactieve ondersteuning te bieden aan aanvragers, zodat uitval van gekwalificeerd personeel wordt voorkomen.

De internetsite van KIWA Register bevat alle informatie die benodigd is voor de aanvraag van een scheepvaartproduct. Omdat per 1 juli 2025 de nieuwe bemanningsregelgeving in werking treedt worden alle bekende aanvragers van de KIWA portal proactief benaderd met voor hen relevante informatie.

In onverhoopte gevallen dat een aanvraag van een scheepsvaartproduct leidt tot een knelpunt of vraag dan benadert KIWA Register de aanvrager. Het doel is altijd om te komen tot de afgifte van een product waarbij de voorwaarde is dat de aangeleverde vereiste bewijsstukken op orde zijn.

50. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister bereid is om gecombineerde vaartijd, zoals die ontstaat op schepen met onbemande machinekamers, integraal te erkennen, aangezien in dergelijke situaties nautische en technische functies in elkaar overlopen. Deze leden vragen ook of de minister kan toelichten waarom gecombineerde vaartijd momenteel kunstmatig wordt opgesplitst en of zij bereid is dit in de wetgeving recht te zetten.

Alléén de vaartijd in een functie die op basis van het vaarbevoegdheidsbewijs wordt vervuld wordt gezien als relevante vaartijd en kan worden gebruikt voor het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs. De eisen die gelden voor relevante vaartijd volgen uit de eerder vermelde internationale verdragen en Europese regelgeving. Indien er toch andere werkzaamheden worden uitgevoerd die niet behoren bij de functie zoals vermeld op het vaarbevoegdheidsbewijs, dan is dat niet aantoonbaar en verifieerbaar. Voorts wordt in de zeevaartsector onderscheid gemaakt tussen een conventionele (mono-disciplinaire) bedrijfsvoering en een bedrijfsvoering die uitgaat van geïntegreerde functies (duale functies). In het laatste geval gaat het bijvoorbeeld om de maritiem officier of de stuurman-werktuigkundige. Deze functies omvatten zowel een nautische als technische discipline. Indien men beschikt over een dergelijk vaarbevoegdheidsbewijs en men is aangemonsterd in een dergelijke functie, dan wordt de gecombineerde vaartijd geaccepteerd.

51. De leden van de fractie van BBB vragen of de minister bereid is om zeevarenden die tijdelijk werkzaam zijn in de binnenvaart, onder bepaalde

voorwaarden hun zeevaartbevoegdheden te laten behouden, ook voor nautische functies. Ook vragen zij of de minister kan aangeven of de mogelijkheid om binnenvaarttijd als vervangende vaartijd te laten gelden, niet breder toepasbaar gemaakt kan worden dan alleen voor technische functies.

Binnenvaart en zeevaart zijn aparte disciplines waarbij de wetgeving en de achterliggende verdragen en Europese regelgeving wezenlijk verschillen. De competenties waarover men dient te beschikken zijn ook anders. Er is een beperkte mogelijkheid om de vaartijd die is opgedaan in een nautische functie in de binnenvaart te gebruiken voor het behoud van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de zeevaart. In de nieuwe Wet bemanning zeeschepen zijn een aantal vergelijkbare functies opgenomen. Zo is de functie van schipper of stuurman van veerdiensten over zee als bedoeld in artikel 2.10 van de Binnenvaartregeling toegevoegd, het gaat dan in feite om de Waddenveerdiensten. Indien vaartijd kan worden aangetoond in een dergelijke functie dan kan die vaartijd worden gebruikt voor het behoud van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de zeevaart. Van belang hierbij is dat het moet gaan om functies met een vergelijkbare ervaring.

52. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister bereid is om vaarbevoegdheden van vissers uit EU-landen die de STCW-F hebben geïmplementeerd te erkennen, mits zij een Nederlandse Basic Safety Training Fisheries volgen en slagen voor een wetgevingstoets bij kapiteins- of schippersfuncties.

Anders dan in de koopvaardij moet voor de zeevisserij per EU-land een STCW F-overeenkomst worden gesloten om de erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen van vissers mogelijk te maken. In de sector koopvaardij kan worden teruggevallen op Europese regelgeving. Die regelgeving is niet van toepassing op de zeevisserij. Nederland heeft momenteel alleen een dergelijke overeenkomst met België. De vaarbevoegdheidsbewijzen

visserij worden op basis van die overeenkomst wederzijds erkend.

In overleg met sectorpartijen wordt bekeken met welke andere EU-lidstaten een dergelijke overeenkomst kan worden afgesloten. Dat is echter een arbeidsintensief en complex proces. Er wordt daarbij grote waarde gehecht aan de veiligheid van bemanning op Nederlandse vissersvaartuigen en daarom is kwaliteitsborging van competenties van vissers van groot belang. In overleg met de sector is momenteel prioriteit gegeven aan de erkenning van een veiligheidstraining voor vissers (Basic Safety Training Fishers) in Letland. Die training is recent erkend door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

53. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister erkent dat er momenteel sprake is van een onjuiste interpretatie van het begrip “ervaring” als bedoeld in de Wet zeevarenden, doordat instanties als Kiwa en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) deze invullen aan de hand van het dagentellingsysteem uit de Binnenvaartregeling. Deze leden vragen of de minister bereid is deze interpretatie recht te zetten en te zorgen voor eenduidigheid in de toepassing van wettelijke terminologie, zodat geen onnodig verlies van vaarbevoegdheden meer optreedt.

Volgens de geldende regelgeving wordt onder ervaring verstaan de dienstdaag in maanden (kalendermaand of dertig dagen), gerekend met ingang van de dag van aanmonstering tot en met de dag van afmonstering. In de periode van geldigheid van het vaarbevoegdheidsbewijs van vijf jaar dient sprake te zijn van minimaal twaalf maanden ervaring (vaartijd). Met deze ervaring kan het vaarbevoegdheidsbewijs worden vernieuwd. Er is daarbij geen sprake van een onjuiste interpretatie van het begrip ervaring door ILT en KIWA.

54. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister bereid is om, in afwijking van het huidige beleid waarin een volledige opleiding vereist is na vijf jaar zonder vaartijd, opnieuw een regeling in te voeren waarbij een korte opfris- of stageperiode volstaat voor verlenging van de bevoegdheid.

Zoals in het antwoord op vraag 42 is aangegeven, bevat de nieuwe regelgeving een mogelijkheid om alsnog in aanmerking te komen voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor oudgedienden met een verlopen vaarbevoegdheidsbewijs.

55. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij bereid is te verkennen op welke wijze de visserijsector structureel betrokken kan worden bij incidenten waarbij containers overboord slaan, mede naar aanleiding van het incident met de MSC Zoe en de daaropvolgende bergingsoperaties. Deze leden vragen of de minister erkent dat vissers, gezien hun dagelijkse aanwezigheid op zee en hun uitgebreide gebiedskennis, een waardevolle bijdrage kunnen leveren aan het snel lokaliseren van verloren containers of lading. Deze leden vragen de minister of zij mogelijkheden ziet om vissers in te schakelen bij het snel en effectief bergen van drijvende of aangespoelde goederen, teneinde de milieuschade en economische schade te beperken.

Verlies van grote hoeveelheden containers of andere lading komt gelukkig alleen sporadisch voor. Verder legt de Wet bestrijding maritieme ongevallen de verantwoordelijkheid voor het bergen van containers bij de geregistreerde eigenaar van het schip dat de lading verloor. Het is daarmee aan de scheepseigenaar om te bepalen wie er wordt ingeschakeld om verloren lading te bergen. In het geval van de MSC Zoe heeft RWS met de scheepseigenaar afspraken kunnen maken voor de tijdelijke inzet van vissers bij het bergen van ladingrestanten. Dat is succesvol verlopen maar het is onzeker of bij eventuele toekomstige incidenten door scheepseigenaren dezelfde keuze zal worden gemaakt. Een

onderzoek naar mogelijke structurele betrokkenheid van vissers zal gezien het voorgaande weinig kunnen opleveren.

56. De leden van de BBB-fractie vragen of de minister bereid is te onderzoeken hoe vissers adequaat gecompenseerd kunnen worden voor eventueel verlies van visgronden, vistijd of schade aan vistuig als gevolg van containerverliezen of bergingsoperaties. Ook vragen deze leden de minister of zij wil bezien of er structurele fondsen of regelingen kunnen worden ingericht om de inzet van vissers bij bergingsoperaties te ondersteunen en hen te vergoeden voor eventuele geleden schade.

Verlies van visgronden, van vistijd en beschadiging van netten door containerverlies komt voor vergoeding in aanmerking voor zover het aansprakelijkheidsrecht dat bepaalt. Ook hiervoor geldt dat de verantwoordelijkheid berust bij de scheepeigenaar die de containers heeft verloren. Dergelijke schade moet bij de scheepseigenaar worden geclaimd door vissers zelf. De vraag om te onderzoeken hoe vissers adequaat gecompenseerd kunnen worden is daarom niet nodig.

57. De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij, in navolging van de reactie op het rapport 'Schipperen met ruimte: beheersing van scheepsveiligheid op een steeds vollere zee' (Kamerstuk 31409, nr. 478), kan toezeggen dat er blijvend aandacht zal zijn voor de gebruikers van de Noordzee. Deze leden vragen de minister voorts of zij bereid is om, onder andere via het Noordzeeoverleg, structureel in contact te blijven met deze gebruikers en actief hun wensen, signalen en bedenkingen te betrekken bij het beleid.

Het ministerie van IenW heeft blijvende aandacht te voor de gebruikers van de Noordzee in de volle breedte. IenW zet zich door middel van kennisvergaring en -deling, beleidsmaatregelen, regelgeving en internationale coöperatie in voor de veiligheid van de gebruikers van de Noordzee.

IenW hecht aan een constructief contact met de sector en ziet ook het Noordzeeoverleg, naast bijvoorbeeld de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN), als een belangrijk orgaan om structureel in contact te blijven met de gebruikers van de Noordzee, beleid inzichtelijk te maken en signalen en bedenkingen bij de ontwikkeling van beleid op te halen.

58. De leden van de BBB-fractie wijzen op aanhoudende vervuiling van zeeën en oceanen door afval afkomstig van onder meer containerschepen en offshore-installaties, zoals blijkt uit initiatieven als Fishing for Litter, en vragen de minister of zij bereid is dit onderwerp nadrukkelijk aan te kaarten in IMO-verband, met als doel het tegengaan van afvaldumping op zee. Deze leden vragen of de minister bereid is binnen de IMO te pleiten voor strengere internationale regelgeving én aanvullende bewustwordingsmaatregelen, met bijzondere aandacht voor bemanningen uit landen waar handhaving en milieubewustzijn mogelijk nog tekortschieten.

De internationale wetgeving (MARPOL Annex V) voor zeeschepen verbiedt het lozen van afval in zee door zeeschepen. Mede dankzij succesvolle initiatieven zoals fishing for litter wordt er afval opgeruimd en is er meer inzicht in de typen afval die worden aangetroffen op de zeebodem. Hoewel het verboden is voor schepen om afval in zee te lozen, ziet Nederland dat er nog werk aan de winkel is om vervuiling van zwerfafval in zee verder te reduceren²². Daarin deelt de minister dat bewustwordingsmaatregelen van belang zijn.

In 2024 is er een stakeholdersessie georganiseerd waar samen met betrokken maritieme partijen een grote hoeveelheid fishing for litter afval geanalyseerd is. Het plan is om eens per 3 jaar te organiseren zo'n sessie te organiseren, mede als een bewustwordingsmaatregel. Op initiatief van Nederland is tevens via IMO in het STCW-

²² <https://research.wur.nl/en/publications/de-mogelijkheden-voor-monitoring-van-zeebodemaafval-via-fishing-fo>

verdrag een aanvullende module voor zeevarenden opgenomen, dat is de zogenoemde 'marine environmental awareness course'. Deze module heeft als doel om meer milieubewustzijn te creëren onder bemanningsleden van zeeschepen.

59. Tot slot vragen de leden van de BBB-fractie of de minister kan toezeggen dat op Nederlandse wateren actief gehandhaafd blijft worden op het verbod op afvaldumping en dat hierover ook heldere communicatie plaatsvindt, zodat voor iedereen duidelijk is dat het overboord gooien van afval ontoelaatbaar is.

Voor zeeschepen is het verboden om afval in zee te lozen. Dit verbod wordt door ILT gehandhaafd. Zie ook de beantwoording van vraag 58.

Vragen en opmerkingen van de SGP-fractie

60. De leden van de SGP-fractie constateren dat het vervoersaandeel van de binnenvaart en het bijbehorende aantal tonkilometers de afgelopen jaren is afgenomen. Hoe waardeert de minister deze daling? Wat gaat zij extra doen om een omgekeerde modal shift van het water naar de weg te voorkomen?

De oorzaak voor een verminderd aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer van, naar en binnen Nederland is meerledig. Enerzijds nemen de transporten van steenkool en andere fossiele brand- en grondstoffen, die traditioneel vooral in bulk in de binnenvaart werden vervoerd al langer af. Tegelijkertijd constateren we dat structureel groeiend containervervoer minder zijn weg vindt via de binnenvaart en spoor dan via het wegtransport.

Weliswaar is sinds de aanleg van de containerterminals op de tweede Maasvlakte de overslag naar de binnenvaart wel wat

gegroeid, maar de groei van de containeroverslag naar het wegtransport is veel groter geweest. Mede in antwoord hierop ondersteunt IenW sinds 2023 met een modal shift aanpak en het aanpakken van knelpunten voor een modal shift van weg naar water (en spoor) actief een structurele groei van het vervoer via de binnenvaart. Daarnaast wordt, zoals aangegeven in de MIRT-brief van 12 juni 2025²³ in het kader van het versterken van de bereikbaarheid van de Rotterdamse containerhaven samen met het havenbedrijf en de logistieke sector gewerkt aan een versterking van het multimodale vervoer van containers van en naar Rotterdam.

61. De leden van de SGP-fractie zetten vraagtekens bij de inzet van Nederland binnen de CCR voor afschaffing van de accijnsvrijstelling voor de binnenvaart. Deze leden willen erop wijzen dat al sprake is van verhoging van de brandstofprijzen door invoering van Renewable Energy Directive III (REDIII) en Emissions Trading System 2 (ETS2). Daarnaast zal een significante verhoging van de brandstofkosten vanwege de invoering van accijns in de binnenvaart mogelijk leiden tot een versterkte omgekeerde modal shift, van het water naar de weg. Houdt de minister hier rekening mee? Hoe draagt afschaffing van de accijnsvrijstelling bij aan de Europese ambitie voor 30% meer goederenvervoer over water?

De vrijstelling van belasting op brandstoffen voor de binnenvaart is internationaal geregeld, namelijk in de Akte van Mannheim uit 1868 en het Gasolieprotocol uit 1952. Nederland heeft in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voorgesteld om samen toe te werken naar het opheffen van het heffingsverbod, met aandacht voor een gelijk speelveld. Dat past bij de maatschappelijke ontwikkelingen om fossiele brandstoffen te belasten en komt overeen met het kabinetsbeleid. Het wordt niet verwacht dat het huidige verbod op brandstofbelasting in CCR verband op korte termijn zal worden aangepast. Intussen verkent

²³ Kamerstuk 36600-A, nr. 63

Nederland welke vragen en overwegingen zouden spelen bij zo'n eventuele wijziging.

62. De leden van de SGP-fractie wijzen op het grote belang van kleine binnenvaartschepen (tot 86 meter) die in de haarvaten van het vaarwegennet kunnen komen, mede vanwege de Europese ambitie voor 30% meer goederenvervoer over water. De Kamer heeft eerder aangedrongen op een aanpassing van de CCR-eisen voor kleine schepen (motie-Vedder c.s., Kamerstuk 36410-XII, nr. 46). Het is van belang dat de gewenste uitzonderingen er niet alleen komen voor schepen tot 50 meter, maar ook voor schepen tot 86 meter. Wat is de stand van zaken van het overleg in CCR-verband en met de Europese Commissie hierover? Wat is de inzet vanuit Nederland om ervoor te zorgen dat er ook uitzonderingen komen voor schepen tot 86 meter?

De CCR werkt momenteel op basis van een systematische aanpak aan algemene oplossingen per technische eis. Hierbij wordt ook gekeken naar de situatie aan boord van schepen langer dan 55 meter en worden - waar nodig - ook voor deze schepen oplossingen uitgewerkt. Zodra de discussie in de CCR is afgerond, worden de voorgestelde oplossingen besproken met de EU-lidstaten en erkende organisaties binnen het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), met het oog op aanpassingen in de technische standaard waarin deze eisen zijn opgenomen (Europese Standaard tot vaststelling van de Technische Voorschriften voor binnenschepen - ES-TRIN). Op internationaal niveau staat het onderwerp dus op het werkprogramma en op nationaal niveau wordt de sector regelmatig geïnformeerd over de ontwikkelingen.

63. De leden van de SGP-fractie horen graag wat de stand van zaken is met betrekking tot de uitvoering van de Actieagenda toekomst binnenvaart.

Eind 2023 is de Binnenvaarttafel gestart. In de Binnenvaarttafel werken de overheid en de binnenvaartsector aan een toekomstbestendige binnenvaart langs de lijnen van de eind 2023 verschenen Actieagenda Toekomst Binnenvaart. Deze actieagenda adresseert vier grote opgaven waarop stappen worden gezet: de energietransitie, het vaarwegennetwerk, ketenoptimalisatie en digitalisering.

Partijen uit de binnenvaartsector hebben uitgebreid inzicht gekregen in de manier van werken van ministerie en Rijkswaterstaat bij het onderhouden en toekomstbestendig maken van de vaarwegen. Ook wordt gestart met een lange termijnvisie op een toekomstbestendig vaarwegennetwerk.

Op het gebied van digitalisering wordt gewerkt aan verbetering van de digitale informatie-uitwisseling in de kernprocessen van binnenvaart en (binnen)havens. Doel is om vanaf 2026 binnenvaartondernemers in staat te stellen om met één applicatie in alle binnenhavens van Nederland havengeld te kunnen laten betalen, een ligplaats te reserveren en walstroom af te nemen. Dit reduceert administratieve lasten en werkt gemakkelijker en efficiënter voor ondernemers.

In het kader van ketenoptimalisatie verdiept de Binnenvaarttafel zich in de trend van een afnemende diversiteit van de binnenvaartvloot en de vraag wat dit betekent voor de toekomstige logistieke behoefte. Tot slot is een afvaardiging van de verladers en varende partijen gestart met een samenwerking op het thema energietransitie, waarbij wordt gekeken welke gezamenlijke acties zullen worden ingezet.

64. De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen over de invoering van REDIII en ETS2 voor de binnenvaart. Wat betreft REDIII: hoe verhoudt de

invoeringsdatum in Nederland zich tot de
invoeringsdatum in België en Duitsland?

De RED-III heeft een verplichte implementatietermijn die op 21 mei 2025 is verstreken. Nederland loopt dus achter met deze implementatietermijn en is daarom gehouden om alsnog zo spoedig mogelijk de noodzakelijke implementatieregelgeving vast te stellen en in werking te laten treden. Er is intensief contact met de buurlanden om een gelijk speelveld te creëren, rekening houdend met deze deadline, resulterend in de Memorandum of Understanding met België voor de invoering van de RED-III per 2026. Uit Duitsland zijn vooralsnog geen signalen ontvangen dat invoering later dan 2026 zal plaatsvinden.

Wat betreft ETS2: is de veronderstelling juist dat België ervoor heeft gekozen geen ETS2 in te voeren voor de binnenvaart? Deze leden horen graag of en hoe de minister een ongelijk speelveld zoveel mogelijk wil voorkomen.

Lidstaten hebben nog tijd om te beslissen of zij gebruik maken van de opt-in vanaf de start van ETS2 in 2027. Ook na 2027 kunnen lidstaten nog tot invoering beslissen. België heeft nog geen beslissing genomen over de opt-in. Nederland zet zich in om de buurlanden aan te sporen de binnenvaart onder ETS2 te brengen en zal de grenseffecten in het oog houden. Bovendien zet Nederland zich er bij de volgende herziening van het ETS2 voor in om het ETS2 te verbreden op EU-niveau.

65. De leden van de SGP-fractie horen graag wat de stand van zaken is met betrekking tot de door de Kamer gewenste versnelling van het vlootvervangingsprogramma voor de Rijksrederij. Zijn er mogelijkheden voor versnelling door niet voor traditionele aanbesteding te kiezen, maar voor een leaseconstructie? Kan de minister aangeven wat de veroudering van de vloot betekent voor de directe

inzetbaarheid van schepen? Welk deel van de vloot van de kustwacht is nu en in de komende jaren direct inzetbaar?

Om de vlootvernieuwing van de Rijksrederij van de kant te krijgen zijn in het afgelopen jaar belangrijke stappen gezet. Zo is er een aparte programmadirectie vlootvernieuwing opgericht waarmee de productiecapaciteit voor de vernieuwingsopgave aanzienlijk wordt uitgebreid. Deze heeft als belangrijkste taak om de vlootvernieuwingsopgave versneld te realiseren. Hiervoor is ook een aanvullende governancestructuur ingericht waarin samen met de betrokken opdrachtgevers sturing wordt gegeven aan het vlootvernieuwingsprogramma voor de Rijksrederij.

Qua voortgang op onderliggende projecten is te melden dat de aanbesteding is voorbereid van de uitbreiding van de Kustwacht met drie zeer duurzame noodhulpsleepvaartuigen inclusief laadvoorzieningen. De aanbestedingsprocedure start begin juli. Andere projecten die worden voorbereid zijn twee MPV-50 vaartuigen voor RWS, acht MPV-20 vaartuigen voor LNVN en RWS en vijf patrouillevaartuigen voor de douane.

Voor versnelling van de vlootvernieuwing wordt met het Rijksregiegebureau Maritieme Maakindustrie, mede opdrachtgevers en markt onderzocht welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om de realisatie van de opgave te versnellen. Hiervoor wordt ook gekeken naar mogelijkheden zoals het huren of leasen van schepen. Dit wordt overigens al toegepast voor de Kustwacht waarvoor drie noodhulpsleepboten worden gehuurd (inclusief bijbehorende dienstverlening). Gezien de ontwikkelopgave en benodigde innovatie voor de duurzame noodhulpsleepvaartuigen wordt hiervoor een innovatiepartnerschap met de markt voorbereid.

Veroudering van de vloot leidt in algemene zin tot verminderde inzetbaarheid van schepen. Bijvoorbeeld

doordat deze vaker en langer bij een werf in onderhoud zijn. RWS doet er uiteraard (samen met de markt) alles aan om de verouderde vloot zoveel mogelijk inzetbaar en beschikbaar te houden. Voor de Kustwacht zijn momenteel de volgende vaartuigen inzetbaar:

- ☐ *Drie patrouillevaartuigen, te weten: Zeearend, Visarend en Barend Biesheuvel. Deze vaartuigen zijn niet 24/7 inzetbaar;*
- ☐ *Drie ingehuurde Emergency Response Towing Vessels bedoeld voor 24/7 noodsleephulp, te weten: Guardian (ook als achtervang inzetbaar voor patrouilletaken), Protector en Commander;*
- ☐ *Bij calamiteiten kan de Kustwacht beschikken over andere zeegaande vaartuigen uit de vloot van de Rijksrederij (Terschelling, Rotterdam, Arca en Zirfaea).*

Voor 2026 is er uitbreiding gepland met een extra in te huren en 24/7 inzetbaar handhavingsvaartuig. Vervolgens staat de realisatie van de drie duurzame noodhulpsleepvaartuigen gepland. De voorziene vernieuwing en eventuele uitbreiding van de patrouillevaartuigen volgt zo spoedig mogelijk op de realisatie van de noodsleepvaartuigen.

66. De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen over de effectiviteit en proportionaliteit van het voorgenomen verbod op lozingen van scrubber waswater door open-loop scrubbers in havens en binnenwateren. Kan de minister aangeven wat de verwachte bijdrage van zo een verbod zal zijn aan het halen van de normen voor de waterkwaliteit, in het licht van de bijdragen van andere bronnen van vervuiling? Hoe weegt de minister het feit dat een scrubber CO₂-afvang mogelijk maakt, terwijl dat bij inzet van laagzwavelige brandstof niet mogelijk is? Hoe weegt de minister het feit dat een scrubber niet alleen zwavel uit de uitstoot van een schip wast, maar ook andere schadelijke stoffen? Ziet de minister mogelijkheden om in ieder geval ruimte te bieden voor een ontheffing van het verbod als het waswater aantoonbaar weinig schadelijke stoffen bevat?

In een eerdere brief aan de Kamer is aangegeven dat RIVM-onderzoek aantoonde dat de bijdrage van scrubber waswater zelf relatief weinig bijdraagt aan de totale vervuiling. Ook andere bronnen dragen namelijk bij aan mariene vervuiling. Tegelijkertijd stelt RIVM dat het lozen van o.a. PAKs en zware metalen in zee, in welke mate dan ook, niet bijdraagt aan de goede milieutoestand van de Nederlandse wateren. Dit verhoogt de aanwezigheid van persistente en bioaccumulatieve stoffen in havens en kustwateren. De Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) verplicht lidstaten om de goede milieutoestand (GMT) op zee te realiseren. Om dit te bereiken zet Nederland in op een bronaanpak, waarbij één van de bronnen de zeescheepvaart betreft.

Technologie voor het afvangen van CO₂ aan boord van zeeschepen (OCCS) is volop in ontwikkeling, waarvan het combineren van CO₂ afvang met een (open-loop) zwavelscrubber één van de mogelijkheden betreft. De keuze voor zwavelscrubbers wordt echter altijd gemaakt in combinatie met het (blijven) varen op stookolie. Voor OCCS geldt dat dit ook met andere (schonere) brandstoffen kan worden gecombineerd en zijn er mogelijkheden waarbij niet in zee wordt geloosd.

Ten aanzien van luchtmissies is het mogelijk dat zwavelscrubbers als bijeffect ook andere luchtmissies reduceren. Zwavelscrubbers hebben echter niet als primair doel om andere luchtmissies dan zwavel te reduceren. Ook kan er gevaren worden met alternatieve brandstoffen zoals destillaten, die een positief effect hebben op zowel lucht- als wateremissies ten opzichte van het varen op zware stookolie in combinatie met een zwavelscrubber. Het kabinet kan niet vooruitlopen op de verdere invulling van een verbod, welke wordt afgestemd met belanghebbenden. De Kamer wordt periodiek op de hoogte gehouden van belangrijke ontwikkelingen.

67. De leden van de SGP-fractie constateren dat de scheepvaartvloot wereldwijd groeit, terwijl het aantal schepen onder Nederlandse vlag niet meegroeit. Zij horen graag wat de stand van zaken is met betrekking tot de inzet om het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken en het scheepsregister te verbeteren. Verder vragen deze leden aandacht voor de uitvoering van de motie-Stoffer (Kamerstuk 31409, nr. 392) betreffende de uitbreiding van de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart voor offshore werkschepen. Het kabinet heeft aangegeven dat er op dit moment geen financiële middelen beschikbaar zijn. Deze leden horen nog wel graag of de minister het belang van de voorgestelde uitbreiding van fiscale regelingen voor het aantrekkelijk maken van het varen onder Nederlandse vlag ziet. Hoe groot is het risico dat offshore werkschepen onder een andere vlag gaan varen?

Nederland blijft internationaal een relevante vlaggenstaat. De daling van het marktaandeel komt vooral doordat de wereldvloot groeit in containerschepen, terwijl de Nederlandse vloot met name bestaat uit gespecialiseerde (offshore) en relatief kleinere short sea schepen. Gelijke trend houden met de wereldwijde groei is daarom niet realistisch. Het ministerie van IenW blijft zich inzetten voor een gezonde Nederlandse zeevaartsector, waarbij het ondersteunende beleid uit een veelheid aan maatregelen en acties bestaat. Concrete voorbeelden zijn de oprichting van de Maritieme Autoriteit ter verbetering van het scheepsregister, de uitvoering van de sectoragenda maritieme maakindustrie, en het bevorderen van een gunstig fiscaal en maritiem vestigingsklimaat.

Vanwege het ontbreken van financiële middelen voor de uitvoering van de motie-Stoffer, is – mede vanuit het besef van het grote belang van de aantrekkelijkheid en internationale uitstraling van de Nederlandse vlag – aan de betrokken sectorpartijen voorgelegd om de willekeurige afschrijving van zeeschepen te schrappen en in plaats daarvan de uitbreiding van de tonnageregeling voor offshore werkschepen te financieren. In overleg met de sector is de

conclusie getrokken dat het niet zinvol is deze aanpassing door te voeren. Voorop staat dat Nederland een kwaliteitsvlag wil zijn en blijven die bekend staat om haar hoge kwaliteitsstandaarden en die zich vooral richt op die marktsegmenten en schepen die de grootste toegevoegde waarde hebben voor het Nederlands maritiem cluster.

68. De leden van de SGP-fractie vragen graag aandacht voor de grote zorgen in de visserijsector over het voornemen om in het kader van de Wet bemanning zeeschepen aanvullende. Deze leden willen erop wijzen dat deze trainingseisen voor gebruik van reddingsmiddelen en brandbestrijding, voor zover zij kunnen overzien, niet aansluiten op de praktijk en de aanwezige voorzieningen aan boord van kotters en op het Besluit zeevarenden, waarin wordt aangegeven dat in de kottervisserij alleen de training basisveiligheid van toepassing is. Is de minister bereid de invoering van de genoemde trainingseisen voor de kottervisserij te heroverwegen?

De Wet bemanning zeeschepen stelt geen aanvullende trainingseisen voor alle opvarenden in de kottervisserij. De trainingen reddingsmiddelen en brandbestrijding voor gevorderden waren ook al verplicht op basis van de huidige regelgeving. De trainingen voor gevorderden zijn van grote waarde omdat in het geval van varen in onbeperkt vaargebied, ver op zee, een bepaalde mate van zelfredzaamheid vereist is. De trainingen zijn ook relevant voor de praktijk op vissersvaartuigen en bieden een bepaalde mate van verdieping omdat hulp en assistentie vanaf de wal niet direct beschikbaar is. In het geval van noodsituaties moet immers snel en adequaat gehandeld kunnen worden.