

Vergaderjaar 2016–2017

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 124

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 september 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 24 juni 2016 inzake de voortgang van de implementatie van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (Kamerstuk 31 409, nr. 121). De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 september 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

Vraag 1

Op welke wijze worden verduurzaming en vergroening van de scheepvaartsector buiten de binnenvaart ingezet, met name ten aanzien van de zeevaart? Welke acties lopen en welke staan in de planning?

Antwoord 1

Nederland draagt actief bij aan internationaal geldende afspraken over vergroening en verduurzaming van de internationale zeevaart. Deze worden gemaakt in overleg met de EU en de Europese lidstaten en in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Ik heb u 16 oktober 2015 bericht over ontwikkelingen in de scheepvaart op het vlak van CO₂-reductie, alsmede verbetering van de luchtkwaliteit (Kamerstuk 31 409, nr. 92). Ik zal derhalve ingaan op de voortgang van enkele in deze brief genoemde maatregelen. De Europese Commissie meldt dat sinds de inwerkingtreding van de strengere zwavelnorm op 1 januari 2015 er langs de kust van de Noordzee en Oostzee 50–80% minder zwavel in de lucht gemeten wordt. Om ook mondiaal de uitstoot van zwavel omlaag te brengen streef ik naar de instelling van een strengere, *mondiale* zwavelnorm in 2020. Ten aanzien van de beperking van de uitstoot van stikstof (NO_x) is deze zomer een aanvraag bij IMO ingediend voor instelling van een zogenaamd «stikstof emissie beheersgebied» in de Noordzee, vanaf 1 januari 2021. Voor de Oostzee is een vergelijkbare aanvraag ingediend. IMO besluitvorming over deze mondiale zwavellimiet en de instelling van de nieuwe stikstofemissie beheersgebieden vindt plaats in oktober van dit jaar.

Ten aanzien van mijn inspanningen in de zeevaart om de energie-efficiëntie te verhogen en de uitstoot van CO₂ omlaag te brengen, zijn in IMO verband, reeds verplichte energie efficiëntie standaarden ontwikkeld voor met name nieuwe schepen («EEDI»), alsmede een management tool en monitoring instrument voor energieverbruik voor schipeigenaren («EEMP»). Dit najaar zal IMO verder uitwerking geven aan de overeengekomen «drie stappen aanpak» ten aanzien van CO₂ reductie. Dit richt zich in eerste instantie op de monitoring van data. Ook zal dit najaar in IMO gesproken worden over de bijdrage die de internationale scheepvaart kan leveren aan de doelen van CoP21. Nederland is hierbij actief betrokken.

Vraag 2

Klopt het dat zich in de haven van Rotterdam congestieproblemen aandienen voor de binnenvaart?

Antwoord 2

Navraag bij betrokken partijen heeft opgeleverd dat er zich op dit moment geen congestieproblemen van betekenis voordoen voor de binnenvaart in de haven van Rotterdam. Met name de afhandeling van containerbinnenvaartschepen heeft in het eerste kwartaal van 2016 te maken gehad met vertraging. Dit kwam door een combinatie van factoren, zoals de staking in de Rotterdamse haven begin dit jaar, vertraagde aanlopen van deepseaschepen en extreme weersomstandigheden. Deze omstandigheden vielen samen met de ingebruikname van de nieuwe terminals RWG en APMT II op Maasvlakte 2.

Het Havenbedrijf Rotterdam blijft met partijen de situatie monitoren. Voor de lange termijn is voorts nog het lopende programma Nextlogic van betekenis. Hierin werken marktpartijen aan de verbetering van de afhandeling van containerbinnenvaart via een neutrale integrale planning van schepen in de Rotterdamse haven.

Vraag 3

Komt er aandacht voor maritieme economie bij het opstellen van de rijksgebiedsvisie IJsselmeergebied 2050 en is deze van dien aard dat

buitendijkse ontwikkelingen mogelijk blijven? Komt er ook aandacht voor meekoppelkansen?

Antwoord 3

Met de agenda IJsselmeergebied 2050 willen betrokken partijen (rijk, regio en zowel overheden als niet-overheden) vanuit een integraal perspectief komen tot een uitvoeringsagenda. Maritieme economie kan onderdeel van de agenda zijn, dat bepalen de partijen samen.

Ten aanzien van buitendijkse ontwikkelingen is de ruimte die gemeenten hiervoor kunnen benutten in het IJsselmeergebied vastgelegd in het Barro.

Vraag 4

Hoe denkt u een gelijk speelveld te creëren voor maritiem toegepast en fundamenteel onderzoek in vergelijking met andere sectoren met een vergelijkbare maatschappelijke en economische impact, zoals de luchtvaart?

Antwoord 4

Alle sectoren hebben gelijke mogelijkheden om gebruik te maken van generieke regelingen, zowel nationaal (bijvoorbeeld WBSO, TKI, MIT) als internationaal (bijvoorbeeld Horizon 2020). Er is wat dit betreft dus sprake van een gelijk speelveld.

Het speelveld voor toegepast en fundamenteel onderzoek wordt verder bepaald door de kennisvragen van bedrijven, overheden en NGO's en door de onderzoeksmogelijkheden van publieke en private kennisinstellingen. Omdat de kennisvragen en onderzoeksmogelijkheden per sector verschillen, kunnen die speelvelden moeilijk met elkaar worden vergeleken.

De verschillen per sector kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op perspectief (lange termijn / korte termijn strategie), oriëntatie (nationale / internationale markt), samenstelling (grote / kleine bedrijven), innovatie (reactief / proactief), financieringsbereidheid (publiek / privaat), regelgeving, maatschappelijk belang of economisch belang.

Anders gezegd: de speelvelden voor onderzoek zijn sectorspecifiek en historisch bepaald en dus nauwelijks onderling vergelijkbaar.

Binnen het speelveld voor het maritiem toegepast onderzoek is MARIN een belangrijke partij. Om de doelmatigheid en kwaliteit van de verschillende instellingen voor toegepast onderzoek te bewaken worden de instellingen TNO, DLO, ECN, NLR, Deltares en MARIN eens per vier jaar op vergelijkbare wijze geëvalueerd. De eerste evaluatie is in het voorjaar van 2017 gereed en zal per instelling een beeld geven van de kwaliteit van het onderzoek, het maatschappelijk en economisch belang daarvan en de vitaliteit van de instelling. De evaluatie verschaft indirect ook duidelijkheid over de markten en sectoren waarin de afzonderlijke instellingen opereren en hun toegevoegde waarde als schakel tussen meer fundamenteel onderzoek en toepassing. Zodoende kan de evaluatie bijdragen aan een debat over de betekenis en positie van deze instituten (ook in relatie tot historisch gegroeide verschillen).

Vraag 5

Hoe wordt uitvoering gegeven aan het samenhangend pakket aan maatregelen voor de maritieme maakindustrie?

Antwoord 5

Afgelopen jaar hebben de sector en de rijksoverheid gezamenlijk hard gewerkt aan de totstandkoming van het Werkprogramma Maritieme Maakindustrie (2016–2018).

De sector heeft het werkprogramma 2 juli jongstleden aangeboden aan de Minister van Economische Zaken. Ook de uitvoering van de acties uit het werkprogramma zal gezamenlijk ter hand worden genomen. De uitvoering en voortgang wordt geregeld besproken en is als één van de acties in het werkprogramma opgenomen.

Vraag 6

Met welke extra budgetten wilt u de maatregelen uit het samenhangende pakket aan maatregelen voor de maritieme maakindustrie stimuleren en ondersteunen?

Antwoord 6

Het Werkprogramma Maritieme Maakindustrie geeft uitvoering aan bestaand beleid. Voor de uitvoering van de acties wordt aangesloten bij bestaande programma's, instrumenten en budgetten zoals ook genoemd in de Maritieme Strategie. Een voorbeeld hiervan is het Topsectoren-beleid. Hier worden binnen het programma Topsector Water middelen beschikbaar gesteld voor innovatie in de Maritieme Maakindustrie.

Vraag 7

Bent u bereid om een gerichte strategie te formuleren om de sterke positie van de Nederlandse maritieme maakindustrie op het gebied van duurzaamheid maximaal inzetbaar te krijgen in de zeevaart? Past het stimuleren van de inzet van de maritieme maakindustrie in een beleid om de zeevaart schoner en klimaatvriendelijker te krijgen?

Antwoord 7

In het kader van de Maritieme Strategie vraag ik breed aandacht voor verduurzaming en verschoning van de scheepvaart. Ook het Werkprogramma Maritieme Maakindustrie geeft concrete voorbeelden van initiatieven en strategieën ter verduurzaming van de scheepvaart. Een daarvan is het SER energieakkoord, waar ook de Maritieme Maakindustrie aan heeft bijgedragen. Het biedt met de «Duurzame Brandstofvisie» een integrale en samenhangende strategie tot verduurzaming van brandstofgebruik van de scheepvaart. Verder stimuleer ik de inzet van de Maritieme Maakindustrie om de zeevaart schoner en klimaatvriendelijker te krijgen met het programma «Topsector Water» binnen thema «Schone Scheepvaart». Ook organiseer ik bijeenkomsten om de verduurzaming te agenderen. Op 26 oktober vindt de Nationale Klimaatop plaats. Ik heb de maritieme maakindustrie uitgenodigd hieraan deel te nemen.

Vraag 8

Kunt u aangeven welke concrete innovatieve aanknopingspunten er voor de maritieme sector liggen in de huidige Internationale Water Ambitie (IWA)? Hoe wilt u deze binnen de invulling van de IWA ondersteunen? Passen samenwerkingsprojecten op het vlak van schone binnenvaart (zoals CoVadem, coöperatieve vaardieptemetingen) en autonoom varen binnen dit kader?

Antwoord 8

Innovatieve samenwerkingsprojecten vallen hieronder. De ingediende subsidieverzoeken dienen zo dicht mogelijk aan te sluiten bij de IWA doelstellingen (waterveiligheid en waterzekerheid). RVO.nl zorgt voor een adequate selectie van de meest belovende subsidieaanvragen op basis van de voorwaarden en criteria zoals geformuleerd in de subsidieregeling waterzekerheid en waterveiligheid stedelijke delta's. RVO.nl voert intake gesprekken met sectorpartijen om hen te begeleiden in de aanvraag. Het advies aan de Maritieme sector is deze geboden kans te benutten voor vroegtijdige afstemming. De verwachting is dat de subsidieverzoeken het

totaal beschikbare subsidiebudget zullen overschrijden en dus niet alle verzoeken gehonoreerd kunnen worden.

Het Partners voor Water Programma is het centrale uitvoeringsinstrument van de IWA waarbij de subsidieregeling «waterzekerheid en waterveiligheid stedelijke delta's» binnen dit programma mogelijkheden biedt voor het uitvoeren van innovatieve pilotprojecten en haalbaarheidsonderzoeken door het bedrijfsleven, NGO's en kennisinstellingen uit de watersector. Daar behoort de maritieme sector ook uitdrukkelijk toe. RVO.nl is de dienst die deze subsidieregeling uitvoert. De maritieme sector kan subsidieaanvragen voor projecten die voldoen aan de subsidievoorwaarden indienen bij RVO.nl.

Havens en begaanbare waterwegen zijn essentieel voor een stabiele leefomgeving en economische groei in stedelijke delta's. De Internationale Waterambitie koppelt bouwstenen tot een totaaloplossing voor delta-landen. De maritieme sector is daar onderdeel van met innovatieve apparatuur en diensten.

Vraag 9

Kunt u aangeven hoe het launching customership van zowel de Koninklijke Marine als de Rijksrederij concreet wordt ingevuld de komende jaren?

Antwoord 9

De Rijksrederij zal komende jaren het bijmengen van biobrandstof aan boord van haar twaalf zeegaande schepen continueren, waarmee invulling gegeven wordt aan de Duurzame Brandstofvisie. De toekomstige emissienormering voor nieuwe motoren, zoals deze een beslag krijgt in de EU-richtlijn «Non-Road Mobile Machinery», past de Rijksrederij reeds toe bij de aanschaf van nieuwe verbrandingsmotoren. Voor de nieuw te bouwen schepen wordt de maritieme maakindustrie nadrukkelijk uitgenodigd om met slimme, innovatieve en duurzame oplossingen te komen.

Daarnaast werkt Rijkswaterstaat met Deltares, MARIN en TNO samen aan de kennisontwikkeling op het gebied van autonoom varende meetvaartuigen.

Defensie informeert de Kamer volgens het Defensie Materieelproces (DMP) over voorgenomen materieelinvesteringen waaronder maritieme vervangingsprojecten. In dit kader wordt ook nadrukkelijk aandacht geschonken aan de samenwerking met de nationale industrie en de kennisinstellingen die voortvloeit uit de *Defensie Industrie Strategie* (DIS) en het *Convenant kennisgroep Nederlandse marinebouw*. Defensie kan conform de DIS besluiten bij de verwerving van nieuwe marineschepen als *launching customer* op te treden indien in de onderzoeksfase (DMP B-fase) van een materieelproject blijkt dat een ontwikkeltraject nodig is om goed invulling te kunnen geven aan de behoeftestelling. Een dergelijk besluit is nog voor geen van de beoogde vervangingen aan de orde.

Vraag 10

Kunt u een lijst maken van civiele schepen die de komende jaren aanbesteed gaan worden bij de Rijksrederij? Kunnen deze schepen actief ingezet worden in het kader van het «launching customership» binnen de Nederlandse maakindustrie? Gaat u met de maritieme maakindustrie om tafel om met haar te inventariseren welke innovatieve technologieën in deze schepen zouden kunnen worden opgenomen?

Antwoord 10

Ja. Tijdens de marktdag Vlootvervanging Rijksrederij van 26 november 2015 is de meerjarige investeringsplanning van de Rijksrederij door

Rijkswaterstaat aan de markt gepresenteerd. Komende jaren zullen de volgende civiele schepen aanbesteed worden:

- a. een zevental nieuwe multi-purpose vaartuigen in verschillende werkgebieden en;
- b. nieuwe interventievaartuigen (precieze aantallen nog afhankelijk van nadere besluitvorming).

Deze schepen kunnen actief ingezet worden in het kader van het «launching customership» binnen de Nederlandse maakindustrie. Met de nieuwe schepen wil de Rijksrederij investeren in duurzame technieken en systemen, zonder concessies te doen aan de operationele inzetbaarheid. Met marktconsultaties en concurrentiegericht dialogorondes prikkel ik de maritieme maakindustrie om met slimme, innovatieve en duurzame oplossingen te komen om economisch meerwaarde te creëren over de gehele levenscyclus van een schip.

Vraag 11

Hoe gaat u de «vergroeningsagenda», die een sterk potentieel voor CO₂-reductie in de Nederlandse goederenvervoerprestatie laat zien en die op 5 juli door de maritieme maakindustrie en de binnenvaart aan de Tweede Kamer is aangeboden, vertalen in beleid? Waar komt dit terug in het beleid?

Antwoord 11

Wat betreft de op 5 juli aan de Kamer aangeboden «vergroeningsagenda» merk ik op dat de hierin gepresenteerde voorstellen door de aanbieders bedoeld zijn als input voor een regeerakkoord voor de volgende kabinetsperiode. De inleiding van de notitie «Laaghangend fruit voor ons klimaat» van Netherlands Maritime Technology en Koninklijke BLN-Schuttevaer» d.d. juni/juli 2016 is hierover duidelijk.

Een intensivering van het vergroeningsbeleid conform de voorstellen van de sector heeft aanzienlijke financiële implicaties en is niet uitvoerbaar binnen de financiële kaders van de huidige begroting. Het kabinetsbeleid ten aanzien van vergroening van de binnenvaart is vastgelegd in de uitvoeringsagenda van de Brandstofvisie, die gebaseerd is op het SER-energie-akkoord. Uw Kamer is hierover geïnformeerd door de Staatssecretaris van IenM per brief d.d. 10 juli 2015, mede namens de Minister van EZ en de Minister van IenM (Kamerstuk 30 196, nr. 353).

Vraag 12

Hoe gaat u verladers stimuleren de schoonste en per transportprestatie minst klimaatbelastende vervoersmodaliteit te kiezen?

Antwoord 12

De keuze van de transportmodaliteit is in de eerste plaats een zaak van de ondernemer. Voor verladers resp. logistiek dienstverleners die optreden namens verladers, vormen prestaties op het gebied van milieu en klimaat één van de factoren bij beslissingen over de inzet van modaliteiten, naast bijv. betrouwbaarheid en prijs. De prestaties van modaliteiten op het gebied van milieu en klimaat zijn bovendien aan verandering onderhevig. Bijvoorbeeld het wegtransport wordt in hoog tempo schoner. In een aantal regio's heb ik met succes het verplaatsen van transport van de weg naar het water gestimuleerd. Ook voor mij zijn naast milieu-aspecten andere factoren van belang, zoals het verminderen van congestie. De Topsector Logistiek zet onder andere in op de verdere ontwikkeling van synchromodaal transport. Bedrijven, kennisinstellingen en overheidspartijen werken aan het optimaliseren van de koppeling tussen informatie- en goederenstromen. Dat is een randvoorwaarde voor logistiek dienstverleners om op alle modaliteiten hoogwaardige diensten aan te kunnen bieden en deze flexibel in te zetten.

Vraag 13

Gaat u, met het oog op de maatschappelijke doelstellingen die bij de klimaatconferentie van Parijs ook aan Nederland zijn opgelegd ten aanzien van de uitstoot van CO₂, extra beleid ontwikkelen, gelet op de CO₂-uitstoot van de binnenvaart (ca 25 gram/ton-kilometer) ten opzichte van wegtransport (ca 55 tot 65 gram/ton-kilometer)?

Antwoord 13

Tijdens de klimaatconferentie in Parijs hebben wij de afspraak gemaakt om te streven naar een vermindering van broeikasgassen en de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 2 graden, met 1,5 graad als streefwaarde. De uitwerking van de afspraken zijn onder andere te verwachten in het onlangs uitgebrachte communicatierapport van de Europese Commissie *Decarbonisation of Transport*.

Ik vind het belangrijk dat ook in de binnenvaart de CO₂-uitstoot wordt verminderd. Op nationaal niveau heb ik in het SER-Energieakkoord samen met de mobiliteit- en transportsector afspraken gemaakt om de emissie van broeikasgassen in de mobiliteit- en transportsector te verminderen. De ambitie van het SER-energieakkoord is dat in 2050 de broeikasgas-emissie van de mobiliteit- en transportsector met minimaal 60 procent is gereduceerd ten opzichte van 1990. Ook de binnenvaart maakt deel uit van de afspraken die zijn gemaakt.

Vraag 14

Wat wordt de strategie en wat zijn de concrete maatregelen die u neemt voor een transitie van vervoer per weg naar vervoer per binnenschip?

Antwoord 14

Over de uitgangspunten van mijn beleid ten aanzien van het stimuleren van vervoer over vaar- en spoorwegen, alsook over de rol van de programma's Beter Benutten, Topsector Logistiek en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport in dit verband, heb ik uw Kamer geïnformeerd per brief van 25 mei 2016 in antwoord op vragen van het lid Smaling (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2656). Hierin wijs ik op de programma's Beter Benutten, Meer Bereiken en de Topsector Logistiek en noem ik belangrijke MIRT-projecten die gericht zijn op het verschuiven van het goederentransport over de weg naar het spoor en de binnenvaart.

Vraag 15

Als lading die normaal over de weg wordt vervoerd, via het water wordt vervoerd, wat is hiervan dan het effect op de CO₂-uitstoot en op de filelengte in het wegverkeer? Zijn hier gegevens over? Is onderzoek naar deze effecten niet wenselijk om een strategie te kunnen ontwikkelen voor optimalisering van de achterlandverbindingen?

Antwoord 15

De eerste subvraag laat zich moeilijk in zijn algemeenheid beantwoorden. Voor een groot deel van de goederenstroom geldt dat binnenvaart of spoor vanwege herkomst- en/of bestemmingslocatie geen alternatief kan zijn. Voor het deel van de lading dat geschikt is om via de binnenvaart te vervoeren (container of bulk) kan de binnenvaart een CO₂-neutraler alternatief zijn, als het voor- en natransport beperkt blijven en stromen voldoende omvang hebben of met andere lading mee kan liften (in geval van containers).

Vraag 16

Overweegt u, zoals door regeringen in andere landen wordt gedaan, om zichzelf concrete doelstellingen op te leggen ten aanzien van de «modal

shift» naar vervoer over water, mede in het licht van het gegeven dat uitbreiding van de vervoerscapaciteit van het wegennet en het spoor nauwelijks meer mogelijk is?

Antwoord 16

Nee. Zoals gemeld in de brief genoemd in het antwoord op vraag 14, laat een internationale vergelijking zien dat Nederland in vergelijking met andere landen in Europa het grootste aandeel in de modal-split voor het transport van goederen over binnenwateren heeft. Uit de stijging van dit aandeel van 23,8% in 2009 naar 30,2% in 2014, blijkt dat het gevoerde stimulerende beleid vruchten afgeworpen heeft. Deze stijging laat onverlet dat ik me blijf inzetten voor het stimuleren van vervoer over vaar- en spoorwegen. Het formuleren van een kwantitatief doel heeft naar mijn oordeel geen toegevoegde waarde, en zou ook op gespannen voet staan met het uitgangspunt dat de besluitvorming over de inzet van modaliteiten ligt bij verladers resp. logistiek dienstverleners die optreden namens verladers.

Vraag 17

Hoe beoordeelt u het internationale level playing field ten aanzien van het uitrollen van innovaties op het gebied van duurzaamheid en klimaat in de internationale scheepvaart?

Antwoord 17

Het staat vlagstaten en reders uit binnen en buitenland vrij om in te zetten op innovaties voor duurzaamheid en klimaatdoelstellingen. Hierbij is het uiteraard van belang dat voldaan wordt aan de vigerende internationale regelgeving.

Vraag 18

Kent het buitenland regelingen die risicodragende innovaties op het gebied van duurzaamheid stimuleren? Als die regelingen er in het buitenland zijn, maar in Nederland ontbreken, in hoeverre wordt de Nederlandse maritieme maakindustrie hierdoor dan op achterstand gezet?

Antwoord 18

Ja, er zijn in het buitenland regelingen die duurzame innovaties stimuleren. Mijn streven is om, samen met de Europese Commissie en Europese Investeringsbank (EIB), Nederlandse en Europese reders te ondersteunen bij hun inzet op risicodragende innovaties op het gebied van duurzaamheid en schone technologie. Ik zet in dit kader in op het in Europees verband mogelijk maken van aantrekkelijke financiering voor groene investeringen in de zeevaart. Het betreft hier een EIB kredietgarantie-instrument dat valt onder het Europese Fonds voor Strategische Investerings (EFSI) waar alle EU-landen gebruik van kunnen maken. Het financieringsinstrument biedt de Nederlandse en Europese maritieme industrie mogelijkheden om een internationale voorsprong te verkrijgen bij het investeren in duurzame innovaties. Als toepassing in Nederland, Frankrijk en Zweden succesvol blijkt, zal de EIB zich ook gaan richten op gebruik van het instrument in andere EU- landen.

Vraag 19

Wanneer moet het nieuwe scheepsregister geoptimaliseerd zijn?

Antwoord 19

Naar de verbetermogelijkheden van het Nederlandse scheepsregister vindt momenteel een onafhankelijk onderzoek plaats. Alle relevante partijen uit de maritieme cluster zijn bij dit onderzoek betrokken. Naast aanbevelingen over verbetermaatregelen ten aanzien van het huidige

scheepsregister, zal het onderzoek ook ingaan op de vraag of een andere organisatievorm -bijvoorbeeld een commercieel register- voordelen biedt. Het onderzoek wordt in oktober afgerond. Mijn inzet is om uw Kamer vervolgens vóór het eind van het jaar te informeren over de vraag hoe ik met de aanbevelingen van het onderzoek om ga en het tijdpad dat naar verwachting is gemoeid met de implementatie van de aanbevelingen.

Vraag 20

Verwacht u dat ondanks de verlengde uitvoeringstermijn van de motie-Jacobi/Çegerek (Kamerstuk 31 409, nr. 96) de resultaten van het onderzoek worden meegenomen in de begrotingsbehandeling van 2017? Worden door de verlengde uitvoeringstermijn geen kansen gemist?

Antwoord 20

Om tot een betere uitvoering van de motie Jacobi/Çegerek te komen heb ik u in mijn brief d.d. 24-06-2016 (Kamerstuk 31 409, nr. 121) voorgesteld de uitvoeringstermijn met drie maanden te verlengen tot 1 oktober. Dat is dus ruim vóór de begrotingsbehandeling van 2017.

Vraag 21

In hoeverre richt de innovatie van het maritieme cluster zich op het terugdringen van CO₂-uitstoot? Welke acties zijn ingezet en welke staan in de planning?

Antwoord 21

De maritieme cluster zet zich actief in om innovaties mogelijk te maken. De R&D inspanningen van dit cluster liggen met 4,2% van de toegevoegde waarde zelfs aanzienlijk hoger dan de gemiddelde 2,0% van het bbp in andere sectoren (2013 cijfers CBS, Maritieme Monitor 2015).

Op het gebied van verbetering van de duurzaamheid van de cluster staat de beperking van emissies in bijna alle sectoren van de maritieme cluster in het middelpunt van de belangstelling. Veel innovaties in de cluster zijn gericht op de reductie van CO₂ of meer in het algemeen op het verminderen van het brandstofverbruik.

Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van de verschillende nationale en internationale programma's, zoals op Europees niveau Horizon 2020 en op nationaal niveau het SER-energieakkoord en de hieruit voortvloeiende Brandstofvisie en actieplan voor de scheepvaart. Het in de beantwoording van vraag 5 genoemde «Werkprogramma Maritieme Maakindustrie 2016–2018» gaat in op de in dit kader uitgezette acties van de maritieme maakindustrie.

Voor de reductie van CO₂ voor de internationale maritieme sector richt ik mij op maatregelen in IMO-verband. Ik heb daarbij bijgedragen aan de totstandkoming van de Energie Efficiency Design Index, alsmede een management and monitoring instrument op dit vlak. De volgende stap is het verzamelen van data, met als doel verdere terugdringing van de CO₂-uitstoot in deze sector. Verder is de Europese Commissie in 2015 gestart met een onderzoek naar de maritieme cluster in Europa met als doel te komen tot een kwantificering van de cluster voor Europa als geheel met o.a. de aandacht op CO₂-vermindering.

Voor zowel de zeevaart als de binnenvaart verwacht ik verder veel van de toepassing van innovaties als Liquified Natural Gas (LNG) en biobrandstof als schoner alternatief voor diesel.

Ten slotte heb ik sinds 2014 een subsidieprogramma (Innovatie Duurzame Binnenvaart), dat innovaties mogelijk maakt die gericht zijn op de reductie van CO₂, NO_x, PM-emissies en methaanslip bij de voorstuwing van binnenvaartschepen.

Vraag 22

Heeft onderzoek naar milieucriminaliteit een plek binnen de Maritieme strategie?

Wat is de staat van het onderzoek naar milieucriminaliteit binnen de zeevaart (onderzoeksproject Andante)? Hoe is het zicht op chemische bijmenging van stookolie? Welke voortgang is geboekt in internationaal overleg en welke acties staan nog in de planning?

Antwoord 22

Mijn ministerie betreft onderzoeken naar milieucriminaliteit in haar streven naar een schone en veilige scheepvaart. In mijn brief van 11 juni 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 81) ben ik ingegaan op de wijze van toezicht van mijn ministerie, ten einde te bevorderen dat de eisen voor kwaliteit en veiligheid van de productie van scheepsbrandstoffen in de bunkerketen nageleefd worden. Ik zet verder in op het verduidelijken van richtlijnen voor de kwaliteit van scheepsbrandstoffen in internationaal verband. Dit betreft ook normen voor chemische bijmengproducten van stookolie. Toepassing van duidelijke normen kan de eventuele mogelijkheid van onrechtmatige bijmenging van chemische stoffen in stookolie helpen voorkomen, in Nederland en in andere landen.

Het voorkomen van onrechtmatige bijmenging is opgenomen in de onderliggende werkprogramma's van de Maritieme Strategie. Ik heb u over de voortgang van mijn inzet per brief bericht op 13 april 2016 (Kamerstuk 31 409, nr. 111). Hier heb ik u aangegeven in 2017 resultaat te verwachten uit het internationaal overleg over brandstofkwaliteit. Het Andante onderzoek valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van VenJ. Onder het onderzoeksproject Andante vallen meerdere strafrechtelijke onderzoeken. De onderzoeken richten zich op het aanpakken van het wegmengen van afval in stookolie en hebben tot doel de naleving van de regelgeving te verbeteren. Indien de uitkomsten van dit onderzoek hier aanleiding toe geven, zal mijn ministerie deze meenemen in haar toezicht op de keten.

Vraag 23

Hoe gaat de Nederlandse maritieme sector profiteren van de topsector Water? Kunt u in uw antwoord concreet ingaan op de vragen hoe, hoeveel en waaruit?

Antwoord 23

Op dit moment is nog niet precies aan te geven hoeveel de maritieme sector gaat profiteren van de topsector Water. Wel is duidelijk dat de topsector Water, waarbinnen overheden, bedrijven en kennisinstellingen nauw samen werken, volop kansen biedt voor de maritieme sector. Aangezien de maritieme sector lid is van deze topsector, is zij nauw betrokken bij het creëren en benutten van gemeenschappelijke kansen en werkzaamheden op het gebied van export, Human Capital en innovatie. In de beantwoording van de motie Jacobi zal ik de relatie tussen het maritiem onderzoek en de topsector Water nader toelichten.

Vraag 24

Voor de topsector Water wordt aangegeven dat er in acht projecten ook onderdelen van de binnenvaart voorkomen. Hoe vertaalt dit zich terug naar de binnenvaart? Welke projecten zijn dit en wat wordt daarin verder verwacht?

Antwoord 24

In mijn brief over de voortgang van de maritieme strategie vindt geen verwijzing plaats naar specifieke projecten waarin onderdelen van de binnenvaart voorkomen voor de topsector Water.

Wel kan ik aangeven dat momenteel diverse binnenvaartprojecten in voorbereiding zijn, zowel internationaal als nationaal, waaronder ten behoeve van de topsectoren Water en Logistiek. Deze projecten zijn gericht op de reductie van emissies, een slim gebruik van data aan boord van binnenvaart schepen en onbemand varen. Deze projecten zullen nog verder worden uitgewerkt.

Vraag 25

In hoeverre worden de administratieve lasten veroorzaakt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) teruggedrongen? Vertaalt dit zich in lagere toezichtslasten voor het bedrijfsleven? Met welk percentage kunnen de toezichtslasten dalen? Wat zijn de streefcijfers en wanneer krijgt de Kamer dit teruggekoppeld?

Antwoord 25

Om efficiënt en effectief toezicht te houden met zo min mogelijk lasten voor het bedrijfsleven werkt de ILT aan informatiegestuurd en risicogericht toezicht. In dit kader werkt de ILT structureel samen met andere toezichthouders in de zeehavens en op de binnenwateren om informatie en analyse te delen en om inspecties en bevindingen op elkaar af te stemmen.

Ontwikkelingen op dit punt zijn het opzetten van het Maritime Single Window, inspectieview voor milieu en voor binnenvaart en het realiseren van one-stop-shop bij ladingcontroles, door de bouw van een Rijks Inspectieterminal. Administratieve lasten zijn moeilijk te meten, hierdoor kan ik niet direct een streefcijfer geven. Wel kan ik aangeven dat deze ontwikkelingen zich zullen vertalen in een verdere daling van de toezichtslasten voor goede nalevers.

Vraag 26

Wat houdt de volgende zin in: «De keten van nautische dienstverlening wordt gemoderniseerd zodat de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens wordt versterkt»?

Antwoord 26

Met deze samenvatting van de beschrijving van de «innovatie van nautische dienstverlening» in de bijlage van de brief wordt bedoeld dat lenM en de nautische dienstverleners de gedeelde ambitie hebben de keten van nautische verlening continu verder te verbeteren en in toekomst op een hoog niveau te houden. De concurrentiepositie van de zeehavens is immers mede afhankelijk van de snelheid en veiligheid waarmee het zeescheepvaartverkeer wordt begeleid naar en in en uit de havens. De partijen zijn allen onderdeel van dezelfde keten en trekken gezamenlijk op om in ieder geval in te kunnen spelen op de ontwikkelingen in de maritieme wereld, maar ook zelf te innoveren. Vooralsnog gaat het om een samenwerking tussen de (semi)publieke partijen: de havenmeesters, het Loodswezen en het ministerie.

Vraag 27

Wat wordt concreet bedoeld met het ondersteunen van het traject om de innovatieve nautische dienstverlening te stimuleren? Op welke obstakels in de wet- en regelgeving wordt hier gedoeld?

Antwoord 27

Het ministerie ondersteunt het traject door bijvoorbeeld het organiseren van landelijke en regionale bijeenkomsten gericht op de samenwerking en de discussie over de toekomst. Ook kan mijn ministerie helpen door het laten opstellen van een gespreksnotitie over trends in de maritieme wereld en door het uitnodigen van sprekers uit het bedrijfsleven. Het

ministerie kan daarnaast ondersteunen en stimuleren door eventuele obstakels die innovatie of experimenten in de weg staan, weg te nemen. Zo staat bijvoorbeeld de loodsplicht geen experimenteerruimte toe. Bij de vernieuwing van de loodsplicht zal dit wel opgenomen worden. Beseft dient te worden dat het aan de nautische dienstverleners zelf is om tot innovatie te komen.

Vraag 28

Wanneer verwacht u de nieuwe regelgeving omtrent de nieuwe loodsplicht?

Antwoord 28

Op 27 juni jl. is het ontwerp-wetsvoorstel over de nieuwe loodsplicht in internetconsultatie gebracht. Eind van dit jaar verwacht ik het concept van de lagere regelgeving in internetconsultatie te brengen. Ik streef naar inwerkingtreding van deze nieuwe regelgeving op zijn vroegst op 1 januari 2018 of 1 juli 2018.

Vraag 29

In hoeverre verwacht u dat de Rijksrederij in de toekomst kan voldoen aan de EU-richtlijn «non-road mobile machinery»? Welke stappen zijn nodig om verdere absolute CO₂-reductie te bewerkstelligen?

Antwoord 29

De aanscherping van de emissienormen in de Non-Road Mobile Machinery Verordening is van toepassing op nieuwe motoren die vanaf 2020 op de markt worden gebracht. Bestaande scheepsmotoren hoeven niet te voldoen aan de normen van de Verordening. De nieuwe schepen van de Rijksrederij na 2020 zullen vanzelfsprekend voldoen aan de normen. Voor de nieuw te bouwen schepen die vóór 2020 in gebruik genomen worden zal de Rijksrederij indien mogelijk anticiperen op de toekomstige normering voor verbrandingsmotoren. Opvolgende stappen om absolute CO₂-reducties te realiseren zullen jaarlijks worden geëvalueerd conform het CO₂-managementplan 2016 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Vraag 30

Hoeveel ton CO₂ behelst de reductie van CO₂-uitstoot van 8–10%?

Antwoord 30

De Rijksrederij heeft vorig jaar een proef gestart met het bijmengen van biobrandstof, waarmee invulling wordt gegeven aan de Duurzame Brandstofvisie. Dit jaar is deze proef opgeschaald naar twaalf zeegaande schepen waarmee de Rijksrederij structureel een absolute CO₂-reductie van 8–10% realiseert ten opzichte van 2011. Dit behelst een reductie van 3,4–4,2 kton CO₂ per jaar.

Vraag 31

Welke acties zijn ondernomen om een level playing field voor de Nederlandse zeehavens te garanderen in vergelijking met de zeehavens van onze buurlanden?

Antwoord 31

Het kabinet blijft zich inzetten voor een «Level Playing Field» voor de zeehavens en richt zich daarbij specifiek op de aanpak van oneerlijke concurrentie door andere EU-lidstaten. Dankzij het Level Playing Field onderzoek dat ik in 2014 door RHV Erasmus/Ecorys heb laten doen, hebben wij een goed beeld gekregen van de (ongeeoorloofde) staatssteun in de ons omringende EU-lidstaten. Bij ieder relevant overleg met de

Europese Commissie stel ik de huidige oneerlijke concurrentie tussen zeehavens, ondersteund door het Level Playing Field onderzoek, aan de orde.

Naast overleg met de Europese Commissie onderneem ik ook andere acties ter bevordering van eerlijke concurrentie. Recent voorbeeld is het akkoord dat ik heb bereikt met het Europees Parlement over de inhoud van de EU havendienstverordening tijdens het Nederlands voorzitterschap van de Raad. Na afronding door het Slowaaks voorzitterschap verwacht ik dat daarover dit jaar in de Transportraad en in het Europees Parlement gestemd kan worden. In mei heeft het kabinet gereageerd op de consultatie over de toevoeging van (onder meer) een categorie steun aan zeehavens in de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) en daarbij de Europese Commissie verzocht vaart te maken met de revisie. Tijdens de behandeling van de EU havendienstverordening, in de reactie op de AGVV consultatie afgelopen mei en in een gezamenlijke brief met EP-rapporteur de heer Fleckenstein aan EU Commissaris voor Mededinging Vestager afgelopen juni heb ik het belang van richtsnoeren staatssteun aan zeehavens (wederom) benadrukt.

De Europese Commissie heeft Nederland gedwongen de Vennootschapsbelasting (Vpb) vrijstelling voor zeehavens op te heffen. Het kabinet heeft zich daartegen verzet waardoor de Vpb-plicht één jaar later dan de door de Europese Commissie gewenste 1 januari 2016 zal intreden. Het kabinet heeft tegelijkertijd richting de Europese Commissie gepleit voor «gelijke monniken, gelijke kappen» als het gaat om (ongeoorloofde) belasting vrijstellingen of andere exploitatie-steun in andere EU-lidstaten. Inmiddels eist de Europese Commissie van België en Frankrijk dienstige maatregelen ter voorkoming van belastingvrijstellingen voor zeehavens aldaar en heeft zij twee formele onderzoeksprocedures tegen die landen geopend. Inmiddels is uit het op de site van de Europese Commissie gepubliceerde openingsbesluit met betrekking tot België gebleken dat de Europese Commissie België heeft opgedragen de havens per 1 januari 2017 belastingplichtig te maken. Het openingsbesluit met betrekking tot Frankrijk is nog niet openbaar. Of de Europese Commissie na het vragen van nadere informatie aan Duitsland nog verdere stappen gaat zetten, is op dit moment niet bekend.

Vraag 32

Hoe kunnen topinstituten als MARIN (Maritime Research Institute Netherlands) meer dan nu meedoen bij de topsector Water?

Antwoord 32

Zoals reeds bij vraag 23 is opgemerkt, biedt de topsector Water volop kansen voor de maritieme sector, ook op het gebied van onderzoek en innovatie.

De Kamer heeft de regering eerder gevraagd (motie Jacobi/Çegerek, 31 409 nr. 96) om te onderzoeken hoe maritiem onderzoek kan worden versterkt en hoe binnen de topsectoren onderzoeks- en ontwikkelprojecten opgestart kunnen worden voor en met de maritieme sector.

Ik ben hierover op dit moment nog in overleg met mijn collega's van onder andere Economische Zaken en Defensie. Zoals eerder voorgesteld in mijn brief d.d. 24-06-2016 (Kamerstuk 31 409, nr. 123) zal ik uw Kamer mede namens mijn betrokken collega's voor 1 oktober aanstaande informeren over de uitvoering van de motie Jacobi/Çegerek (Kamerstuk 31 409, nr. 123).

Vraag 33

Worden de resultaten van de milieucontroles op zee op de zwavelnorm met de Kamer gedeeld? Zo ja, wanneer verwacht u deze resultaten?

Antwoord 33

Nederland werkt met de Belgische kustwacht samen om de uitstoot van zwavel door schepen op zee te meten. Deze metingen kunnen dan aanleiding geven voor gerichte brandstofcontroles boord van schepen in Nederlandse havens of in andere lidstaten.

Dat geldt ook voor metingen door snuffelpalen langs vaarwegen of informatie van inspecties door andere landen. Eind van dit jaar zal Nederland evenals andere landen de inspectiegegevens over 2016 aan de EMSA aanleveren. De EMSA zal de resultaten daarna beoordelen en bekend maken. Ik zal de uitkomsten met de Kamer delen.

Vraag 34

Wanneer verwacht u een uitspraak inzake het beroep van Nederland tegen het besluit van de Europese Commissie over de vennootschapsbelastingplicht?

Antwoord 34

Nederland gaat niet zelf in beroep tegen het besluit van de Europese Commissie, maar zal interveniëren in het beroep ter ondersteuning van de zeehavens. Op basis van de gemiddelde procesduur van de zaken die het afgelopen jaar door het Gerecht zijn afgedaan kan een uitspraak worden verwacht begin 2018.

Vraag 35

Hoe gaat KIWA haar dienstverlening concreet verbeteren?

Antwoord 35

Kiwa heeft de dienstverlening verbeterd. Processen zijn versneld en fouten in de documenten zijn afgenomen. Kiwa is voortdurend met de gebruikers (rederijen) in gesprek naar de mogelijkheden om de dienstverlening in concrete situaties beter op hun wensen af te stemmen. De ILT beoordeelt de kwaliteit van de uitvoering van de taken door Kiwa. Uit de laatste audit blijkt overigens dat deze voldoet aan de eisen van de overeenkomst van de ILT met Kiwa. Het toezichtsrapport met de beoordeling door de ILT is op de site van Kiwa-register geplaatst.

Vraag 36

Welke delen van het maritieme cluster zijn gevoelig voor de transitie naar een meer duurzame economie en uitfasering van fossiele brandstoffen? Welke (mogelijke) effecten zijn nu bekend ten aanzien van de werkgelegenheid? Welke acties worden ingezet om deze transitie in werkgelegenheid op te vangen?

Antwoord 36

De transitie naar een duurzamere economie raakt die delen van de maritieme cluster die afhankelijk zijn van de ontwikkelingen van het internationale speelveld. Dit raakt dus de maritieme cluster in zijn geheel. Om de ontwikkelingen naar een duurzamere economie te versnellen werk ik aan internationale afspraken hierover.

Nationaal gezien zet de maritieme cluster zich in op de verdere uitwerking van het SER-energieakkoord. Dit is gericht op de mogelijkheden van de transitie naar het gebruik van duurzamere brandstoffen, alsmede de gevolgen hiervan. De Duurzame Brandstofvisie en Actieagenda liggen hieraan ten grondslag. Hierover heb ik u eerder dit jaar geïnformeerd (Kamerstuk 30 196, nr. 353).

De effecten ten aanzien van de werkgelegenheid zijn op dit moment nog niet te voorspellen.

Vraag 37

Hoe verhoudt zich de internationale ambitie tot de volgende paragraaf: «De Internationale Zeebodemautoriteit (hierna: Autoriteit) is opgericht onder het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee (hierna: Zeerechtverdrag). Een aanvraag van een private onderneming voor exploratie wordt door de Autoriteit alleen in behandeling genomen indien zij vergezeld gaat van een verklaring waaruit blijkt dat de aanvraag wordt ondersteund door een staat die partij is bij het Zeerechtverdrag. Deze staat moet beschikken over nationale wetgeving aangaande diepzeemijnbouw. Voor het steunen van ondernemingen bij het vragen van toestemming bij de Autoriteit om delfstoffen te winnen uit de diepzeebodem is het niet noodzakelijk dat de wetgeving van kracht is, maar wel moet kunnen worden aangetoond dat wetgeving in voorbereiding is. Het voorbereidingstraject voor het eventuele Nederlandse wetgevingsproces is gestart, in de vorm van het toepassen van het Integraal Afwegingskader (IAK). Onderdeel hiervan is een zorgvuldige afweging over de nut en noodzaak van Nederlandse wetgeving.»? Waar slaat het woordje «eventuele» op?

Is dit wetgevingstraject nu daadwerkelijk gestart?

Antwoord 37

Mijn collega Kamp heeft u op 24 juni geïnformeerd over het wetgevings-traject inzake de diepzeemijnbouw (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2955, 24 juni 2016). Daarin werd aangegeven dat, zoals gebruikelijk, voordat het wetgevingstraject wordt opgestart het Integraal Afwegingskader beleid en regelgeving (IAK) wordt doorlopen. Met het IAK wordt ervoor gezorgd dat alle relevante beslisinformatie in beeld is en beschikbare hulpbronnen geraadpleegd zijn.

Een overheidsinterventie dient gerechtvaardigd te worden door het bestaan van een publiek belang. Één van de vragen die in het IAK aan de orde komt is of een overheidsinterventie noodzakelijk is. Zolang een IAK-procedure loopt, kan er nog geen wetgevingstraject worden opgestart. Het woord «eventuele» geeft in dit geval aan dat er een voornemen is om het wetgevingstraject op te starten, waarbij de uitkomst van de IAK-procedure moet worden afgewacht.

Het wetgevingstraject en het IAK worden in deze voorbereid en doorlopen door het Ministerie van Economische Zaken. De IAK-procedure loopt momenteel en wordt naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar afgerond.

Vraag 38

Wanneer verwacht u de Kamer verder te kunnen informeren over een Europese aanpak omtrent een verbetering van de milieuprestaties van de binnenvaartvloot?

Antwoord 38

Ongeacht de uitkomsten van het overleg op Europees niveau, heb ik het voornemen uw Kamer in het eerste kwartaal van 2017 te informeren over het verloop hiervan.

Vraag 39

Klopt het dat ten aanzien van de mogelijkheden om de binnenvaart te verduurzamen alleen gekeken wordt naar mogelijkheden waarbij gebruikgemaakt wordt van bestaande technieken, ontwikkeld door de maritieme maakindustrie?

Antwoord 39

Grootschalige verduurzaming kan slechts plaatsvinden met bewezen technieken waarvan de effecten bekend zijn. Daarom is in het met de brief meegestuurde verkenningrapport over de vergroening van de binnenvaart alleen gekeken naar bewezen technieken. Dit sluit niet uit dat de sector bezig is met de ontwikkeling van nieuwe technieken. De ontwikkeling van innovatie ondersteun ik ook met het programma Innovaties Duurzame Binnenvaart (IDB). Via het programma Prominent wordt door de Europese Commissie de brede uitrol van beschikbare technieken onderzocht en gestimuleerd.

Vraag 40

Klopt het dat ten aanzien van de mogelijkheden om de binnenvaart te verduurzamen niet wordt gekeken naar CO₂-uitstoot? Op welke wijze wordt wel gewerkt aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot in de binnenvaart?

Antwoord 40

Bij de verduurzaming van de binnenvaart wordt wel degelijk gekeken naar het reduceren van CO₂-uitstoot. Zoals aangegeven bij de beantwoording van vraag 13 maakt de binnenvaart deel uit van de afspraken die zijn gemaakt in het SER-energieakkoord. In het SER-energieakkoord hebben we de ambitie om in 2050 een reductie van broeikasemissie te realiseren in de mobiliteit- en transportsector met minimaal 60 procent, ten opzichte van 1990.

Het gebruik van LNG en biobrandstoffen en het stimuleren van energiebesparing voor de scheepvaart is opgenomen in de uitvoeringsagenda van het energieakkoord. Ook de Rijksrederij draagt bij aan de doelstellingen. Bij beantwoording van vraag 29 heb ik u kunnen berichten over inspanningen van de Rijksrederij om tot CO₂-besparing te kunnen komen.

Vraag 41

Wordt bij de innovatie gekeken naar de mogelijkheden van een elektromotor naast de grote hoofdmotor, aangezien niet altijd op vol vermogen wordt gevaren?

Antwoord 41

Een elektromotor naast de grote hoofdmotor is een van de innovatieve technieken die beschikbaar is. De techniek is reeds bekend en wordt in de praktijk al toegepast. Er is dus een aanbod vanuit de industrie en het is aan de markt om daar wel of niet gebruik van te maken.

Vraag 42

Wordt bij de innovatie gekeken naar mogelijkheden om de hoofdmotoren geschikt te maken voor liquid natural gas (LNG)?

Antwoord 42

LNG-motoren zijn beschikbaar in de markt en tevens toepasbaar. De technieken voor ombouw van motoren om ze geschikt te maken voor LNG bestaan ook, maar dit is niet de meest voor de hand liggende optie voor schepseigenaren. In de praktijk kopen schepseigenaren die willen overgaan op LNG een nieuwe LNG-motor

Vraag 43

Wordt bij de innovatie gekeken naar mogelijke technieken die de weerstand en wrijving van schepen verminderen, zodat er minder CO₂ uitgestoten wordt?

Antwoord 43

Er wordt inderdaad onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de weerstand van schepen in het water te verminderen, waardoor het brandstofgebruik afneemt en daarmee ook minder CO₂ uitgestoten wordt. Via de ook al in antwoord 39 genoemde IDB-regeling ondersteun ik dergelijk onderzoek door de sector.

Ook door MARIN wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn van verbeteringen aan het onderwaterschip. Tevens doet Marin onderzoek naar luchtkamers in de bodem van het schip die ervoor zorgen dat het contactoppervlak tussen scheepsvlak en water vermindert, waardoor de wrijvingsweerstand fors afneemt. Een dergelijke techniek is toegepast bij het recent in de vaart genomen schip Ecoliner, waarbij de wrijving tussen het schip en het water verminderd wordt door middel van een laag lucht daartussen.

Vraag 44

Klopt het dat technieken, gericht op hybride aandrijving en het verkleinen van de weerstand en wrijving, een CO₂-besparing van circa 20% kunnen opleveren? Worden deze mogelijkheden in toekomstige innovatieplannen meegenomen?

Antwoord 44

Theoretisch is het mogelijk dat bij dat soort technieken een reductie in het brandstofverbruik en daarmee ook een CO₂-besparing van 20% gerealiseerd wordt. Een reductie op het brandstofverbruik betekent bovendien een financieel voordeel voor de ondernemer. Hoeveel de besparing in de praktijk precies zal zijn, moet blijken. De beslissing om nieuwe technieken toe te passen is aan de ondernemer.

Vraag 45

Waaruit zal de financiële ondersteuning van investeringen bestaan? Welke criteria en welke maatregelen worden overwogen?

Antwoord 45

Deze vraag kan ik eerst beantwoorden na afronding van het in mijn voortgangsbrief over de Maritieme Strategie d.d. 24 juni 2016 (Kamerstuk 31 409, nr. 121) aangekondigde overleg op nationaal en internationaal niveau over verdere verduurzaming van de binnenvaart. Hier heb ik ook gemeld dat vanwege het Level Playing Field een aanpak op Europees niveau vereist is. Over het verloop van dit overleg zal ik uw Kamer in het eerste kwartaal van 2017 informeren.

Vraag 46

Waarom is het Europees Parlement gekomen met een extra norm voor fijnstof, wat een aanscherping betekent ten opzichte van de Amerikaanse EPA-norm Tier 4? Wat houdt deze aanscherping precies in? Wat betekent dit voor de motoren? Kunnen Europese schepen nu niet de Amerikaanse motoren aanschaffen?

Antwoord 46

Het voorstel voor deze aangescherpte norm kwam niet van het Europees Parlement, maar van de Europese Commissie. Het commissievoorstel was oorspronkelijk nog veel strenger en is mede op initiatief van Nederland weer nagenoeg gelijkgetrokken met de Amerikaanse norm van EPA-Tier 4. Voor fijnstof is een compromis bereikt dat in mijn ogen goed werkbaar is. Behoudens de norm voor fijnstof, sluiten de normen van de Europese NRMM-Verordening volledig aan bij de normen van EPA-Tier 4. De aangescherpte fijnstofnorm betekent niet dat Amerikaanse motoren niet kunnen worden aangeschaft. Dit is zeker nog mogelijk. Om de fijnstofnorm te halen zal echter gebruik moeten worden gemaakt van een

aanvullend roetfilter. Deze roetfilters worden nu ook al in de binnenvaart toegepast. Op dit moment varen er al zo'n 50 schepen mee rond.

Vraag 47

Wordt er, vanuit het oogpunt dat banken nu het casco inclusief de motor financieren, terwijl een casco drie keer zo lang kan meegaan, gesproken met de banken over de wijze van financiering van binnenvaartschepen?

Antwoord 47

Ja, er vindt overleg met banken en andere partijen plaats over financiële aspecten van vergroening.

Vraag 48

Wat zijn, zowel in praktisch opzicht als in financieel opzicht, de gevolgen voor de binnenvaart van de uitbreiding van het CDNI-verdrag (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart), waarin het wordt verboden om dampen uit lading te lozen?

Antwoord 48

Financieel zijn er naar verwachting geen gevolgen voor de schipper als vervoerder. Net als in het bestaande verdrag worden de kosten voor het reinigen van de ladingtanks gedragen door de verlader alsook de kosten voor wachttijden en omvaren.

De praktische gevolgen bestaan uit omvaren en extra wachttijden voor het ontgassen, daar waar nu de vaartijd wordt gebruikt om te ontgassen.

De verwachting is dat de noodzaak om te ontgassen afneemt, omdat vaker met verenigbare (compatibele) producten zal worden gevaren.

Ontgassen is in deze gevallen niet nodig.

De mate waarin dit gaat gebeuren hangt af van de opstelling van de verladers (industrie). Zij bepalen de comptabiliteit van producten.

Vraag 49

Gaat u, met het oog op de golf aan motorvervangingen die voor 2020 wordt verwacht voor het installeren van een CCR2-motor voor de introductiedatum van de NRMM (non-road mobile machinery) Stage V. (de laatste gaat alleen gelden voor nieuwe motoren), onderzoeken of vrijwillige normen voor bestaande motoren mogelijk zijn, waarbij kwalificatie kan worden aangetoond met een certificaat en metingen in plaats van dwingend opgelegde normen voor bestaande motoren?

Antwoord 49

Zoals uw Kamer gemeld in de voortgangsbrief over de Maritieme Strategie, streef ik naar een aanpak van de bestaande binnenvaartvloot op vrijwillige basis. Het ontwikkelen van normen hiervoor is onderdeel van het lopende werkprogramma van CESNI. Of het technisch haalbaar is om het aan boord meten van emissies basis te laten vormen van certificering, vormt onderwerp van een Green Deal.

Deze zogenaamde Green Deal COBALD¹ is 12 september 2016 ondertekend en heeft een looptijd tot eind 2018.

De uitkomsten hiervan kunnen antwoord geven op de vraag of het aan boord meten van emissies een betrouwbaar en betaalbaar alternatief kan vormen voor de nu toegepaste proefstandmeting van motoren, die ten grondslag ligt aan typegoedkeuring.

¹ COBALD staat voor Continue Aan-Boord Analyse en Diagnose.