

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de reactie op het rapport Hulpverlening Fremantle Highway van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) (Kamerstuk 31 409, nr. 482), het onderzoek naar afgiftepunten huishoudelijk afvalwater voor kleine passagiersschepen (Kamerstuk 25 868, nr. 29), de verzamelbrief Maritieme Zaken (Kamerstuk 31 409, nr. 483), de brief over genomen maatregelen bevaarbaarheid van de vaargeul Holwert-Ameland (Kamerstuk 31 409, 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 29 684, nr. 291), de lopende onderzoeken ten aanzien van het voorkeurscenario «Renoveren-Stabiliseren» voor de vuurtoren «Lange Jaap» in Den Helder (Kamerstuk 36 600-XII, nr. 90), het rapport over opvolging aanbevelingen nationaliteitseisen kapitein op een Nederlands zeeschip (Kamerstuk 36 440, nr. 9), de brief met toelichting planning ingebruikname nieuwe sluis Terneuzen (Kamerstuk 36 600-A, nr. 51), de jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe 2024 (Kamerstuk 31 409, nr. 469), de uitvoeringsagenda NOVEX Rotterdamse haven (Kamerstuk 29 862, nr. 57), de vervolgreactie op het rapport van de OvV «Schipperen met ruimte. Beheersing van scheepvaartveiligheid op een steeds vollere Noordzee» (Kamerstuk 31 409, nr. 478) en de brief over scrubber waswater lozingen en overige milieuaspecten (Kamerstuk 31 409, nr. 479).

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
PVV-fractie
GroenLinks-PvdA-fractie
VVD-fractie
NSC-fractie
D66-fractie
BBB-fractie
SGP-fractie

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven ten aanzien van het commissiedebat Maritiem en willen de minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat Nederland groot is geworden met onze handelsgeest en dat een goed functionerende maritieme en logistieke sector de ruggengraat vormt van onze welvaart. Tevens benadrukken zij dat er voldoende moet worden geïnvesteerd om onze handelskracht te laten groeien. Daartoe hebben deze leden nog enkele vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken voor het commissiedebat Maritiem, dat omgezet is naar een schriftelijk overleg. Naar aanleiding van die stukken en de actuele ontwikkelingen in de maatschappij met betrekking tot de Nederlandse maritieme sector hebben deze leden diverse vragen voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg Maritiem. Zij hebben nog enkele vragen. Deze leden onderstrepen de nood voor extra veiligheidsmaatregelen op een steeds drukker wordende Noordzee.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg Maritiem en hebben nog enkele vragen.

PVV-fractie

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 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.

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 tijdlijn 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.

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

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 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.

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.

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.

GroenLinks-PvdA-fractie

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 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?

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?

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?

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?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister hoe het staat met de financiering van de zeemanshuizen. In de coronaperiode bleek dat de traditionele financiering door afdracht van een deel van de haven-gelden 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 2022¹ 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

¹ Faciliteiten en financieringsbehoefte voor zeevarendenwelzijn in Nederlandse zeehavens, Jansen en Mosmans (EUR), november 2022

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?

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?

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

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. 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?

Tot slot hebben de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen over de brief over NOVEX (Kamerstuk 29 862, nr. 57) en het eerder gepresenteerde toekomstperspectief (Kamerstuk 31 409, 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 initia-

tieven. 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?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie stellen dat er eerder door het lid Peter de Groot een motie (Kamerstuk 31 409, 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.

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

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.

NSC-fractie

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

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 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.

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.

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.

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.

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.

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.

D66-fractie

Rapport Fremantle Highway

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.

Afgifte afvalwater

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.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie zien dat de binnenvaartsector wordt geconfronteerd met enorme verduurzamingskosten en lange terugverdiertijden, 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.

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 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.

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 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?

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.

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.

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

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.

De leden van de BBB-fractie vragen de minister of zij kan toelichten waarom de in de motie-Pierik c.s. (Kamerstuk 31 409, 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.

De leden van de BBB-fractie vragen de minister of het klopt dat volgens de nieuwe regelgeving een voor de visserij ontworpen basisveiligheids-training 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 koopvaardij schepen, zoals olietankers en cruiseschepen.

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

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.

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 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 gezelschap, mede omdat de huidige eis van 180 dagen onbetaalde vaartijd een te hoge drempel vormt voor volwassenen die een carrière-switch 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.

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 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 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 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 31 409, 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.

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.

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.

SGP-fractie

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 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 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 36 410-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 leden van de SGP-fractie horen graag wat de stand van zaken is met betrekking tot de uitvoering van de Actieagenda toekomst binnenvaart.

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? 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.

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?

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?

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 31 409, 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?

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 trainingseisen in te voeren voor alle opvarenden in de kottervisserij. 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?