

31409

Zee- en binnenvaart

Nr. 497

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT
Vastgesteld 4 maart 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 29 januari 2026 overleg gevoerd met de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juni 2025 inzake uitkomst IMO-klimaatonderhandelingen internationale zeevaart (Kamerstuk 32813, nr. 1517);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 augustus 2025 inzake ongevals cijfers scheepvaart 2024 (Kamerstuk 31409, nr. 485);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 augustus 2025 inzake evaluatie Nederlandse Maritieme Autoriteit (Kamerstuk 31409, nr. 486);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2025 inzake non-paper over Europese havenstrategie (Kamerstuk 22112, nr. 4100);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2025 inzake rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar aanleiding van ongeval de Nieuw Amsterdam (Kamerstuk 31409, nr. 488);
- de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 12 december 2025 inzake fiche: Investeringsplan duurzaam Vervoer (Kamerstuk 22112, nr. 4222);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2025 inzake landelijke Monitor Nautische Veiligheid Binnenwateren 2014-2023 (Kamerstuk 31409, nr. 493);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2025 inzake voortgang Actieplan Strategie ter Bescherming Noordzee Infrastructuur (Kamerstuk 33450, nr. 136);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2025 inzake jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe 2025 (Kamerstuk 31409, nr. 489);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2025 inzake rapport over verkenning veiligheidsaspecten op afstand bestuurd varen (Kamerstuk 31409, nr. 494);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 januari 2026 inzake stand van zaken aanpak schaduwvloot (Kamerstuk 36124, nr. 57);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 januari 2026 inzake MARIN-onderzoek naar een veilige vaarsnelheid op de Waddenzee in het donker (Kamerstuk 29684, nr. 297);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 januari 2026 inzake verzamelbrief maritieme zaken (Kamerstuk 31409, nr. 495).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Kröger

Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Boelsma-Hoekstra, Van Duijvenvoorde, Goudzwaard, Heutink, Kröger, Schutz, Stoffer en Vellinga-Beemsterboer,

en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

De voorzitter:

Hierbij open ik deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat voor het commissiedebat Maritiem. Ik heet de leden van de commissie en de bewindspersoon van harte welkom.

Ik zou graag willen afspreken dat we in principe vier interrupties doen in de eerst termijn van de Kamer. Ik hoop daardoor genoeg ruimte te hebben voor interrupties en debat met de bewindspersoon. Ik geef heel graag als eerste het woord aan de heer Heutink van de Groep Markuszower.

Sorry! Ik moet de commissie eerst om toestemming vragen om de heer Heutink, die op dit moment geen lid is van de commissie, deel te laten nemen aan dit debat.

De heer Stoffer (SGP):

Als hij zich netjes gedraagt, dan mag dat.

De voorzitter:

Daar zal ik streng op toezien, zeg ik toe. Meneer Heutink, gaat uw gang.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Ik zeg tegen de heer Stoffer: maakt u zich vooral geen zorgen. Dank aan de commissieleden.

Voorzitter. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik het uitgebreid gehad over het feit dat onze infrastructuur helaas niet meer is wat ze was. Na jaren

van verwaarlozing en een gebrek aan geld moeten we aanschouwen hoezeer de bereikbaarheid en de veiligheid van onze wegen, bruggen en viaducten achteruit aan het gaan is. Dat is niet alleen pijnlijk, maar ook zorgwekkend. Het wordt tijd dat het tij gekeerd wordt, dat de neuzen dezelfde kant op gaan en dat we deze problemen het hoofd bieden.

Dat er problemen zijn, bewijst het volgende verhaal wel. Vorige week kwam een 58-jarige bestuurster om het leven toen zij met haar auto de brug over de Julianasluis in Gouda over wilde steken. Een doodnormale handeling met een verschrikkelijke uitkomst! Het doet de vraag rijzen of we in Nederland nog wel veilig over een brug kunnen. Hebben andere bruggen mogelijk ook deze fouten in het systeem zitten? Ik vraag dat, omdat het in het geval van deze brug om een softwarefout ging die weer het gevolg was van het feit dat de brug in onderhoud was. Ik had de ogen op steeltjes toen ik dit las, want wist dan niemand dat dergelijk onderhoud ten koste zou gaan van de veiligheid? Zijn er misschien nog meer bruggen die niet meer veilig zijn? Digitalisering is natuurlijk goed en handig, maar hoe zit het met de kwetsbaarheid van onze bruggen, sluizen en infrastructuur? Lopen we niet een enorm groot risico? Graag een reactie van de minister op dit punt.

Voorzitter. Ik wil vandaag toch ook weer doorgaan over de bereikbaarheid van Ameland. We hebben het in deze commissie al jaren over de watertaxi en de snelheid waarmee die taxi's in het donker mogen varen. Eindelijk is het verlossende woord van de minister daar! 40 kilometer per uur is gewoon veilig, stelt het onderzoeksinstituut MARIN. Dat is goed nieuws, maar toch zit er weer een kink in de kabel. Hoe kan dat nou, vraag ik de minister. Het was de minister die in het afgelopen tweeminutendebat nog zei dat hij het zo snel als mogelijk zou gaan regelen. Tot mijn verbazing worden er echter gewoon opnieuw voorwaarden gesteld aan de watertaxi. Er komt dus weer in dit toch al dikke dossier een extra hoofdstuk bij, want nu zijn ook de milieuregels in een keer een grote hoepel.

De veiligheidsvoorwaarden zijn inmiddels afgevinkt en uitbater Veltman heeft een ecologisch onderzoek bij lenW ingeleverd. Er is daardoor zicht op legalisatie. Mijn vraag aan de minister is daarom of hij in ieder geval, nu we dit uitzicht op legalisatie hebben en we die watertaxi in de nacht gedogen, een toezegging wil doen. Zo niet, dan komen we hierover met een motie in het tweeminutendebat. Maar ik wil ook weten in hoeverre dat milieuaspect echt een kink in de kabel wordt. Hoe kijkt de minister daarnaar? Gaat hij er bijvoorbeeld voor zorgen dat hij zijn belofte aan de Kamer nakomt om het gewoon te gaan regelen? Ik hoor daar graag een uitgebreide reactie op.

Tot slot, voorzitter, wil ik het hebben over de maritieme sector in zijn geheel. In maar liefst elf jaar is het aandeel Nederlandse schepen met 24,8% gedaald. Dat is pijnlijk. Nederland is een land van de wereld ontdekken en de zeeën bevaren, maar wij zien landen als Denemarken en Noorwegen in marktaandeel langszij komen.

Voorzitter. Een slechte maritieme sector heeft direct een negatief effect op onze economie, onze werkgelegenheid en onze welvaart. Daarom vragen wij de regering om de maritieme sector weer aantrekkelijk te maken. De eerste simpele stap die we daarvoor kunnen zetten, is gewoon het verlagen van de regeldruk en het schrappen van nationale koppen op Europees beleid. We willen graag weten welke plannen de regering in petto heeft. Ik snap dat deze minister misschien ook in de nadagen van zijn termijn zit, maar goed, toch hoop ik dat hij hier al wat plannen op tafel kan gooien en dat hij kan zeggen waar hij naar kijkt en welke plannen hij heeft om van de maritieme sector in Nederland weer een bloeiende sector te maken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu heel graag het woord aan mevrouw Vellinga-Beemsterboer van D66.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Tot drie maanden geleden voer ik minstens twee keer per week met de veerboot over de Waddenzee. Daar heb ik van dichtbij ervaren hoe essentieel een goed functionerende maritieme sector is voor bereikbaarheid, economie, natuur en leefbaarheid. Dat is een praktijkervaring die ik graag meeneem naar deze Kamer. De liefde voor varen op zee en zoet water zit diep verankerd in onze samenleving, van zeilen op het Sneekermeer en de historische bruine vloot tot een innovatieve maritieme maakindustrie en zeehavens van wereldklasse. Dat is niet alleen economie; dat is ook cultuur en identiteit. De maritieme sector, groot en klein, staat voor een grote verduurzamingsopgave. Een van die opgaven is het lozen van afvalwater, van vuil water van de recreatieve en binnenvaart tot scrubberwater en ladingresiduwater van de grote vaart. Niet alle havens en schepen beschikken over de benodigde installaties om vuil water af te pompen. Hoewel er lokaal ondertussen verboden gelden, hebben we op nationaal niveau nog geen verboden ingesteld voor het lozen van vuil water. Kan de minister schetsen waar de realisatie van deze installaties op stukloopt en wat er gedaan moet worden om dit in 2030 wel gerealiseerd te hebben? En kan de minister aangeven wanneer er een nationaal verbod kan komen op het lozen van scrubberwater?

Voorzitter. De energietransitie in en verduurzaming van de maritieme sector is een grote uitdaging, maar tegelijkertijd een voorwaarde voor een toekomstbestendige, veilige en winstgevende zeevaart. Voor binnenvaart, zeevaart en baggerindustrie is schonere aandrijving noodzakelijk en complex. Hernieuwbare brandstoffen zoals HVO, methanol en waterstof, maar ook elektrificatie, windondersteuning en op termijn mogelijk ook kerntechnologie

vragen forse investeringen en vooral duidelijke, voorspelbare kaders. In de praktijk lopen ondernemers echter aan tegen onzekerheid, versnipperde en soms tegenstrijdige regelgeving en een gebrek aan opschalingsmogelijkheden. Daardoor vallen delen van de binnenvaart bij hoge prijzen weer terug op minder milieuvriendelijke brandstoffen, waaronder de veerboten naar de Waddeneilanden. Ik heb hierover de volgende vraag. Kan de minister een overzicht geven van de belangrijkste knelpunten bij de overstap naar schonere aandrijving en aangeven waar en hoe we vanuit het Rijk versnelling zouden kunnen aanbrengen?

De innovatiekracht in Nederland is groot. Met de sectoragenda No guts, no Hollands Glorie! is een belangrijke stap gezet om de maritieme maakindustrie te versterken. Dat is essentieel. Zoals de heer Heutink net ook al zei: deze sector levert hoogwaardige werkgelegenheid en technologie, die zowel civiel als militair toepasbaar is. Versterking van deze sector borgt strategische autonomie en houdt innovatie, waardecreatie en banen in Nederland. Tegelijkertijd raakt dit direct aan onze veiligheid. Van de Noordzee tot de Cariben nemen geopolitieke spanningen toe en staat vitale maritieme infrastructuur onder druk. Kabels, pijpleidingen en windparken op de Noordzee vragen om betere bescherming. Nederland moet hierin een voortrekkersrol nemen binnen Europa en internationaal. Voor D66 betekent dit: no guts, no European glory, met sterke Europese samenwerking en een Nederlandse sleutelrol. Welke koppelkansen met het beleid van onze Europese partners ziet de minister om enerzijds te werken aan een Nederlandse koploperspositie en anderzijds de Europese maritieme samenwerking te versterken? En in hoeverre wordt al gewerkt aan een sectoragenda maritiem 2.0, waarin veiligheid, defensie en internationale samenwerking een duidelijker plek krijgen, naast economische versterking?

Voorzitter, tot slot de haven van Terschelling. De gemeente heeft zelf al 15 miljoen euro gereserveerd voor het renoveren van de haven en de toegangsweg. Als oud-wethouder van een Waddeneiland weet ik dat dit voor een kleine eilandgemeente een uitzonderlijke inspanning is. Zonder haven geen toegang tot Terschelling. Er is dus zo snel mogelijk duidelijkheid nodig. Ik roep de minister ertoe op om regie te nemen en op zo kort mogelijke termijn in gesprek te gaan met Terschelling en de mogelijkheden in kaart te brengen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Er is een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

We zien dat er vanuit de Europese Commissie hele strenge eisen worden gesteld aan onder andere de scheepvaart en ook nog gesteld gaan worden. Daarmee wordt met name de binnenvaart heel erg hard geraakt. Het gaat om het type brandstoffen en de wijze van uitstoot. Mijn vraag aan D66 is: ziet D66 dat als een bedreiging voor de binnenvaart? Ze moeten het immers wel kunnen opbrengen. Ziet D66 nucleaire voortstuwing uiteindelijk als een mooie toekomstvisie? Op die manier kunnen we toch werken aan een transitie en kunnen we wellicht ook de binnenvaart en de scheepvaart in de toekomst beschermen.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Daarom noemde ik het ook concreet als optie bij de mogelijkheden voor toekomstige aandrijving. Er zijn heel veel opties mogelijk. Wat D66 betreft is de overstap naar verduurzaming een gegeven, maar zoals u terecht zegt: het moet wel te doen zijn voor de binnenvaartschippers. Je kan het niet bij ze neerleggen en zeggen: regel het even met elkaar. Daarom roep ik de minister ook op om ons een overzicht geven van wat het op dit moment tegenhoudt. Je zou daaraan de vraag kunnen toevoegen waar de grootste kansen liggen, zodat we die overstap op een goede manier met elkaar kunnen maken.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik zit hier naast bijna de grootste regeringspartij van Nederland. Gefeliciteerd met uw akkoord. Ik ben heel benieuwd wat daarin staat. Ik wil toch even doorgaan op alle binnenvaartschippers. U zegt dat het een gegeven is. Ik hoop dat we daar nog wat aan kunnen sleutelen. Ik hoop dat D66 zich niet linksom of rechtsom laat vangen door het idee dat het zo snel mogelijk moet gebeuren. De technologie komt wel. De markt gaat het vanzelf organiseren, maar laten we alsjeblieft wel oog houden voor alle binnenvaartschippers en überhaupt voor de scheepvaart in het algemeen. We moeten ze niet de nek omdraaien, want dat gaat funest zijn voor onze economie. Ik hoop dat D66 daar in ieder geval met ons over wil nadenken.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Ik kan de heer Heutink bevestigen in die hoop: we gaan dit zo snel mogelijk met elkaar doen, maar het moet wel haalbaar zijn voor iedereen.

De **voorzitter**:

Ik zie geen andere interrupties, dus ik geef graag het woord aan de heer Goudzwaard van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Nederland beschikt over een sterk en veelzijdig maritiem cluster, dat van groot economisch en strategisch belang is. De kracht van dat cluster ligt in de samenhang tussen de maritieme maakindustrie, ons onderwijs en de daaraan verbonden kennisinstellingen. Een robuuste vloot onder Nederlandse vlag is daarbij eveneens onmisbaar. Economisch gezonde rederijen moeten wat JA21 betreft primair op basis van marktwerking de ruimte krijgen om te investeren in kwaliteit, innovatie en toekomstbestendigheid, want Nederland is nog steeds een vlaggenstaat die er internationaal toe doet. We staan wereldwijd op de 21ste plaats qua aantal schepen onder de Nederlandse vlag en op de 29ste plaats qua tonnage. Dat is iets om trots op te zijn.

Voorzitter. Om deze wereldwijde positie te behouden is een effectief samenspel tussen de sector en de overheid noodzakelijk. Laat die zin niet een open deur zijn noch blijven, want op 18 februari zal de Europese Commissie naar verwachting de Europese maritieme-industriestrategie, de EMIS, presenteren, met richtlijnen voor de nationale maritieme sectoren. Het is van belang dat Nederland niet gaat afwachten, maar vanuit eigen kracht het voortouw neemt. Met de sectoragenda als uitgangspunt moeten wij de Europese inzet actief vormgeven, zodat de maritieme sector sterker, weerbaarder en ook toekomstbestendig wordt. Mijn vraag aan de minister is: welke concrete beleidsinstrumenten ziet de minister binnen de EMIS om de Nederlandse maritieme maakindustrie, onze rederijen en kennisinstellingen strategisch te versterken?

Voorzitter. Ik vraag ook graag aandacht bij de minister voor een slepende kwestie, genaamd het "uitstempeldossier". In de praktijk bestaat er voor Nederlandse werven geen werkbare oplossing voor bemanningsleden die langer dan 90 dagen aan boord blijven. Onze werven lopen sinds de invoering van de Italiaanse en Franse visa jaarlijks op dit vlak vele tientallen miljoenen aan prachtige opdrachten mis. Mijn vraag aan de minister is als volgt. Onder het vorige kabinet is toegezegd dat dit dossier zou worden opgelost, maar dat is allerm minst het geval. Welke concrete stappen zijn volgens de minister mogelijk, natuurlijk in samenspraak met de minister voor Asiel en Migratie -- dat snap ik -- om op korte termijn te komen tot een werkbare en juridisch houdbare oplossing voor het uitstempeldossier? En binnen welke termijn kan de Kamer hierover enige duidelijkheid verwachten?

Voorzitter. Dan heb ik nog een klein blokje over onze pleziervaart, want ons land wordt, zoals de heer Heutink net ook al schetste, geconfronteerd met een grote vervangings- en onderhoudsopgave van bruggen, sluizen en vaarwegen. In tegenstelling tot weggebruikers en treinreizigers hebben vaarweggebruikers vaak geen realistisch alternatief. Omvaren vergt dagen, terwijl uitwijken over zee voor veel schepen natuurlijk geen veilige mogelijkheid is. Daarom de volgende vragen aan de minister. Hoe wordt de

recreatievaart momenteel betrokken bij de planning en uitvoering van onderhoud en renovatie van bruggen, sluizen en vaarwegen? Hoe borgt onze minister dat afspraken over afstemming, alternatieve routes en communicatie ook daadwerkelijk door alle beheerders worden nageleefd? Welke concrete verbeteringen zijn het afgelopen jaar doorgevoerd naar aanleiding van gesprekken met de pleziervaartsector? En hoe wordt structurele terugkoppeling en bestuurlijke bijsturing georganiseerd wanneer knelpunten blijven bestaan?

Ter afronding: de overheid moet onze maritieme kennis en industrie als strategisch nationaal belang behandelen. Dat betekent gericht investeren, slim inkopen en zorgen voor ruimte, mens en innovatie. Alleen zo behoudt Nederland zijn leidende positie op zee.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er geen interrupties zijn, dus geef ik graag het woord aan de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Ik spreek vandaag mede namens de heer Grinwis van de ChristenUnie. Wij hebben het volgende met elkaar bedacht.

De onrust in de wereld vraagt om een sterke maritieme sector voor een weerbare economie en logistiek. Dat vraagt ook om doorpakken met onze maritieme agenda. De binnenvaart loopt keihard aan tegen geëxplodeerde prijzen voor biobrandstoffen. Sinds de jaarwisseling en de RED III- implementatie, met een schot tussen wegverkeer en binnenvaart, is de prijs verdubbeld. Schippers schakelen terug van biobrandstoffen naar gasolie. Dat kan niet de bedoeling zijn. Wil de minister met de sector kijken naar een oplossing?

Er speelt in de scheepvaart ook een ander probleem: Nederlandse bio-Ing is duur, omdat hier de zogenaamde massabalansmethode niet is toegestaan, terwijl dat elders in Europa wel mag. Brussel heeft, naar ik begreep, inmiddels bevestigd dat de massabalansmethode gebruikt mag worden. Mijn vraag is of de minister dit snel gaat rechtekken.

Scheepswerven zitten knel door rigide uitstempelregels. Verschillende schepen, zoals grote jachten, liggen meer dan drie maanden op de werf voor reparatie en renovatie. Volgens de Nederlandse regels moet de bemanning na 90 dagen uitstempelen. Dat werkt niet. Scheepseigenaren gaan naar andere Europese landen, waar de bemanning langer mag blijven. Wil de

minister samen met zijn collega van Migratie zorgen voor een snelle en werkbare oplossing?

Voorzitter. Er ligt een toezegging om samen met de gemeente Altena te kijken naar oplossingsrichtingen voor uitbreiding van de binnenhaven van Werkendam. Worden hier meters gemaakt?

We maken graag vaart met het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij: negentien nieuwe schepen voor 2030. Maar dat gaat met het begrote budget niet lukken. Waar blijft in de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie de voorgestelde meerjarenbegroting en de inzet op voorfinanciering via de leenfaciliteit van Financiën? Wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een begrotingsfonds voor de Rijksrederij? Want nieuwbouw kost veel tijd. En wordt er voor de komende jaren ingezet op het leasen van bestaande schepen, zodat bijvoorbeeld de kustwachtcapaciteit ook snel opgeschaald kan worden?

Ik heb een paar vragen over de Europese havenstrategie, want in de non-paper ontbreken de scheepswerven; die zijn cruciaal voor het varend houden van schepen. Worden deze in het vervolgtraject wél meegenomen? De SGP maakt zich verder grote zorgen over de Antwerpse druk op de Westerschelde. De haven wil de grootste containerschepen kunnen ontvangen. Moeten wij de vaargeul dan maar blijven uitbaggeren en als natuurmaatregel mogelijk duizenden hectares ontpolderen? Laat de grote containerschepen maar aanmeren in Zeebrugge. Gaat de Europese havenstrategie ook geen extra druk op de Westerschelde leggen? Want we zijn getrouwd met Zeeland en niet met Antwerpen, zeg ik er maar bij.

Voorzitter. De SGP wil aanscherping van de aanpak van de Russische schaduwvloot. De Fransen hebben inmiddels een schip aan de ketting gelegd en de Britten brengen wetgeving in stelling. Waarom moet het zolang duren voordat de nationale strategie voor de aanpak van de schaduwvloot en de aanscherping van onze wetgeving naar de Kamer komen? Gebruik de bestaande wetgeving en kom met een spoedwet.

Voorzitter. De Maritieme Autoriteit doet goed werk. De sector ziet graag dat de autoriteit vaker een voortrekkersrol pakt, met meer beslissingsbevoegdheid. Mijn vraag is: wordt dit opgepakt? Voor meer slagkracht zal ook meer budget nodig zijn. Loopt de autoriteit niet nu al tegen haar financiële grenzen aan, in plaats van op langere termijn, zoals de minister schreef?

Tot slot, voorzitter. Het volgende kwam zojuist ook aan de orde in een interruptiedebatje tussen D66 en -- ik moet even wennen aan die naam, maar het begint inmiddels een beetje in te burgeren -- de Groep Markuszower. De nucleaire voortstuwing van schepen is een innovatie die het verschil kan maken. Het Nederlandse familiebedrijf Allseas is hier volop mee bezig. De overheid moet meeschakelen. Mijn vraag is: werkt ook IenW mee aan de versnelling van vergunningsprocedures? Krijgt de Maritieme Autoriteit extra

capaciteit om te zorgen voor ruimte in internationale regels? Ik hoop dat het nieuwe coalitieakkoord, waar we natuurlijk heel nieuwsgierig naar zijn, een dusdanig nucleair karakter heeft dat er ook financiële ruggensteun komt.

Daar laat ik het bij, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Schutz van de VVD.

De heer Schutz (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Havens, vaarwegen en de maritieme sector zijn cruciaal voor banen, export, logistiek en economie. Juist daarom moeten investeringen, regels en infrastructuur in de praktijk werken. De VVD wil vooruit, maar het duurzaamheidsbeleid moet wel realistisch en uitvoerbaar zijn.

In de Kamerbrief over het Europese investeringsplan voor duurzaam vervoer wordt gesproken over een investeringsopgave van ongeveer 100 miljard euro in heel Europa, terwijl daar slechts 7 miljard euro aan publieke stimuleringsmiddelen tegenover staat. De rest moet vrijwillig door lidstaten worden opgebracht of uit de markt komen. Dat kan alleen werken als de randvoorwaarden op orde zijn.

Eergisteren was de technische briefing over duurzame stoffen onder andere van belang voor de binnenvaart en de zeevaart. Er bleek op Europees niveau overleg met marktpartijen te zijn geweest. Ons werd meegedeeld dat investeringsbeslissingen worden geremd door nationale knelpunten. Het probleem was al groot; nu komt er nog een doelstelling bij. Noodzakelijke randvoorwaardelijke oplossingen zijn het versnellen van het tempo van vergunningverlening, consistente omgevingsregels, een doorbraak in het stikstofdossier, oplossingen voor netcongestie en het op korte en lange termijn in verhouding houden van energieprijzen tot andere Europese landen. Met andere woorden: het gaat om een gelijk speelveld.

Voorzitter. Ik hoor daarom graag van de minister hoe hij voorkomt dat Europese ambities vooruitlopen op nationale randvoorwaarden. Wat betekent het voor Nederland als andere landen hierin sneller stappen zetten dan wij? Wat is de impactanalyse daarover?

Het belang van een gelijk speelveld zien we bijvoorbeeld recent scherp bij de binnenvaart. De invoering van de herziene Europese richtlijn voor hernieuwbare energie, RED III, leidt tot een forse prijsstijging van HVO, waardoor men weer op diesel- of gasolie vaart. Jammer. Dat remt verduurzaming en zet de concurrentiepositie onder druk.

Voorzitter. Mijn vraag aan de minister is hoe hij voorkomt dat goedbedoeld beleid de binnenvaart en andere sectoren op achterstand zet. Hoe wordt voorkomen dat we met de huidige HVO-prijs de ETS-slag vanwege de prijsniveaus volgend jaar illusoir maken? Sectoren zoeken immers duidelijkheid en voorspelbaarheid.

Dan over de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Zonder die is er geen sterke binnenvaart en geen modal shift. Stremmingen en hinder op vaarwegen nemen structureel toe door toenemend onderhoud. Dat raakt de binnenvaart en, zoals net ook al werd gememoreerd, de watersport en de watersportondernemers. De huidige benadering van hindermanagement, ook het antwoord in tweede termijn tijdens de begrotingsbehandeling, is voor de VVD te technisch en te defensief. Met toenemende opgaven moeten we aan hindermanagement navenant meer aandacht geven. Ik vraag de minister daarom wederom of hij bereid is te komen tot een breder en toekomstgericht perspectief op hindermanagement, om zelf in overleg met de natte sector te treden over wat daar leeft en de oogst en visie met de Kamer te delen in een Kamerbrief, zodat we hierover het juiste politieke gesprek met elkaar kunnen voeren. Ik vraag daarom een toezegging.

De VVD maakt zich ook zorgen over het toekomstperspectief van de maritieme sector in het Amsterdamse Noordzeehavengebied vanwege de overigens begrijpelijke wens tot woningbouwplannen aldaar. Ondernemers hebben recht op en behoefte aan duidelijkheid. Als verplaatsing aan de orde is, dan alleen met volwaardige en realistische alternatieven, zoals deze Kamer eerder heeft uitgesproken. Daar komt het nieuws bij dat de gemeente Amsterdam vorige week besloot de cruiseterminal niet te verplaatsen, maar vanaf 2035 zelfs te stoppen als bestemming, ondanks eerdere grote rijksinvesteringen als de zeesluis, mede met het oog daarop. Dat is best bijzonder. Ik lees in het persbericht dat de precieze consequenties van het stoppen met de cruisevaart, ook aan verlies van directe en indirecte werkgelegenheid, verder worden uitgewerkt, en wel samen met onder andere het Rijk. Ook bijzonder. Mijn vraag aan de minister is hoe hij dit besluit beoordeelt in het licht van de maritieme en de afgeleide economische belangen aldaar, en welke rol hij voor zichzelf en het Rijk ziet om te voorkomen dat waardevolle havenactiviteiten daar verdwijnen.

Ten slotte de watertaxi van Ameland. De heer Heutink zei daar al wat over en daar sluit ik mij bij aan. Hoe helpen we Ameland?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb zojuist in mijn bijdrage iets gezegd over de Europese havenstrategie, en met name over de druk die bijvoorbeeld op de Westerschelde komt te liggen doordat wij de haven van Antwerpen nogal aan het faciliteren zijn. Ik heb de heer Schutz weleens hele mooie woorden over Zeeland horen zeggen. Ik weet niet meer precies wat het was, maar het ging over er niet geboren zijn maar je wel Zeeuw voelen. Hoe kijkt de heer Schutz aan tegen de Europese havenstrategie en wat die betekent voor Zeeland?

De heer **Schutz** (VVD):

Zeeland, je hoeft er niet geboren te zijn om ervandaan te komen. Dat was het gezegde. Dan ligt dat nu vast in de annalen. De heer Stoffer stelt mij wel een hele brede vraag. Uiteraard hebben alle gebieden recht op ontwikkeling, maar ook ik kijk wel degelijk met zorg naar de economische ontwikkeling die de haven van Antwerpen vraagt en hetgeen Zeeland iedere keer heeft te leveren aan verdieping en natuurcompensatie en dergelijke. Daar wou ik het even bij houden, maar ik deel in algemene zin wel de zorg van de heer Stoffer dat we vooral ook moeten kijken wat het doet met óns deel van de Westerschelde en de Westerschelde zelf. Om een voorbeeld te noemen: recent waren er stakingen bij de aansturing van de zeevaart, en dan ligt ook de binnenvaart op de Westerschelde stil. Nou, je zou best kunnen zeggen dat de binnenvaart door zou kunnen varen over de Westerschelde, zeker als er geen zeevaart is. Je ziet dus aan alle kanten dat het af en toe schuurt, en ik denk dat we daar aandacht voor moeten hebben. Maar u stelt een algemene vraag en dan krijgt u van mij ook dit algemene antwoord.

De **voorzitter**:

De heer Stoffer voor een vervolgvraag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Vooralsnog ben ik tevreden met een algemeen antwoord. Na morgen gaan we wat specifiekere vragen stellen!

De **voorzitter**:

Dan zou uw voorzitter graag zelf ook een interruptie plaatsen. Ik geef het voorzitterschap dus even over aan de heer Heutink.

Voorzitter: Heutink

De **voorzitter**:

Meneer Schutz, u heeft een interruptie, zoals u heeft gehoord. Gaat uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb goed geluisterd en ik ben eigenlijk benieuwd naar het volgende. Heel veel debatten gaan nu over de huidige geopolitieke situatie en wat die betekent voor Nederland, dus hoe we ons hiertegen weren. Nou is in het nieuws dat ook in de Rotterdamse haven steeds meer buitenlandse investeerders een deel van de haveninfrastructuur opkopen, of aandelen daarin kopen. Ik ben heel benieuwd hoe de VVD hiertegen aankijkt. In hoeverre zouden wij toch sterkere maatregelen moeten nemen voor onze autonomie?

De heer **Schutz** (VVD):

Dat is ook weer zo'n algemene vraag. Het antwoord is: ja, natuurlijk moeten we daar ook oog voor hebben. Aan de andere kant denkt de VVD ook niet meteen in belemmeringen en dergelijke. Vrij verkeer van kapitaal moet ook in Nederland en Europa mogelijk zijn, maar daar waar sprake is van een geopolitieke context is die zeker relevant.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er nog een vervolgvraag is van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ja, ik ga mijn vraag dan heel specifiek maken. We hebben de Wet vifo, die erover gaat dat je altijd kan wegen of een bepaalde buitenlandse aankoop, investering of overname geopolitiek strategische consequenties heeft. Is de VVD het met me eens dat we er serieus naar moeten kijken om ook haveninfrastructuur daaronder te laten vallen?

De heer **Schutz** (VVD):

Daar zou ik me nader in moeten verdiepen. Ik kan hierop niet zo uit de heup een antwoord geven. Ik deel dat er aandacht zou moeten zijn. Ik hoor zeggen dat er een wet voor geldt. Nou, dura lex sed lex: de wet is hard maar het is de wet. Maar voor een specifieke toezegging over de vraag of er

uitbreidingen moeten zijn of niet, heb ik iets meer informatie nodig dan er enkel in deze vraag besloten ligt.

De **voorzitter**:

Is dat zo voldoende beantwoord, mevrouw Kröger, of wilt u nog een vraag stellen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik laat het er even bij.

De **voorzitter**:

Oké, dan geef ik het voorzitterschap weer terug aan mevrouw Kröger.

Voorzitter: Kröger

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Onze maritieme sector is veelzijdig en belangrijk voor Nederland. We hebben dat van de vorige sprekers ook al gehoord. In de afgelopen periode zijn er bij mij een aantal vraagstukken met betrekking tot de maritieme sector voorbijgekomen. Een van de zorgpunten die meermaals voorbijkomt, is de toestroom in het onderwijs. Die is nodig om op termijn de mooie functies in deze sectoren te kunnen vervullen. Er zijn gelukkige hele mooie initiatieven, zoals in Stellendam, waar men graag wil onderzoeken hoe je een maritiem cluster inclusief onderwijs kunt vormen. Kan de minister aangeven hoe het contact met OCW hierover is en hoe dit soort initiatieven -- het gaat dus echt om dit soort initiatieven -- verder gebracht kunnen worden? Is hierbij dan ook een rol weggelegd voor de NML Human Capital Council? Zijn zij daarvoor ook voldoende toegerust?

Voorzitter. Ik wil het vervolg van mijn betoog beginnen met goed nieuws. Ik citeer een het artikel uit Schuttevaer: "Koninklijke Binnenvaart Nederland blij dat kleine schepen blijven varen dankzij omzetten overgangsbepalingen." De motie van mijn voorganger Eline Vedder verzocht de mogelijkheden te onderzoeken van een algemene regeling op internationaal niveau met

betrekking tot CCR-eisen voor kleine schepen, met extra aandacht voor de technisch moeilijke uitvoerbaarheid en de onevenredig hoge kosten voor de kleine schepen. We zijn daarom oprecht blij dat hierop actie is ondernomen. De vraag aan de minister is nog wel of er nog vervolgstappen nodig zijn.

Voorzitter. Het kan dus wel. In dit kader kwam ons de situatie rond de Enterse Zomp en de Berkelzomp ter ore. In juli 2025 is er een brief naar de minister gestuurd met de vraag om ruimte te creëren voor historische vaartuigen in het kader van de nieuwe Binnenvaartwet als uitvoering van de Europese richtlijn. In Duitsland bestaat zo'n uitzondering al. De wet lijkt niet uitvoerbaar voor deze zompen en buitenproportioneel voor deze stichtingen. Ik vraag aan de minister: hoeveel situaties die vergelijkbaar zijn met de Enterse Zomp zijn er in Nederland? Is er een mogelijkheid om samen met de sector tot een oplossing te komen? We hebben namelijk gezien dat het kan.

Voorzitter. We blijven bij de binnenvaart, maar ik wil het nu hebben over de kleine passagiersschepen en de regelgeving. Collega Vellinga heeft daar ook al aan gerefereerd. Het gaat om de maritieme sector in relatie tot de waterkwaliteit. Zoals bekend mogen bepaalde kleine passagiersschepen geen huishoudelijk afvalwater meer lozen op het oppervlaktewater op de binnenwateren. In 2030 is dat de gehele vloot. Er is echter onvoldoende zicht op afgiftepunten. Omdat er onvoldoende en daardoor duur aanbod is van boordzuiveringsinstallaties, is dit voor deze sectoren een lastig alternatief. Ik vraag aan de minister: hoe gaat de minister hier regie op voeren, zodat er een oplossing komt en welke overheidslaag staat er aan de lat als het om de investeringskosten gaat? Ik waarschuw alvast: in het WGO Water kom ik hierop terug.

Dan de binnenvaart en het goederenvervoer. Hoe stimuleert de minister actief multimodaal vervoer en de verduurzaming van de binnenvaart? Mijn voorgangers hebben daar al heel erg veel over gesproken. We zien dat dit stagneert. Wat is hiervoor nodig?

We blijven op de binnenwateren. Ik heb de landelijke Monitor Nautische Veiligheid Binnenwateren gelezen en de ongevals cijfers van de scheepvaart over 2024 gezien. Uit beide komt naar voren dat er een stijging is van botsingen van de beroepsvaart met infrastructuur en van enkelzijdige ongevallen met de recreatievaart. Dat vraagt om aandacht. Dat is logisch als het stijgt. Hier wordt onderzoek naar gedaan, maar mijn vraag is eigenlijk: kan het wel zo lang wachten? We zien namelijk elk jaar een toename. Is hier recent al actie op ondernomen? Wat zijn de stappen die snel worden genomen?

Dan maken we een sprong van de binnenwateren naar de Noordzee. Mijn voorgangers hebben het hier ook al gehad over de voortgang Actieplan Strategie ter Bescherming van Noordzee Infrastructuur. We zijn content met de uitvoering van de motie-Krul over adviseren over de inrichting van de governance ten aanzien van maritime security op zee. Dat heeft geresulteerd in een advies voor een NMSC. De vraag aan de minister is: wat is de stand

van zaken en is er zicht op structurele borging van de goede afstemming die daarin plaats zal moeten vinden?

Voorzitter. Ik vervolg met nog een punt over de zeevaart, namelijk de Maritieme Autoriteit. Het is heel mooi om te lezen dat 80% van de sector hier positief over is. Dan is de vervolgvraag aan de minister: hoe draagt deze autoriteit bij aan het vestigingsklimaat?

Voorzitter. Ik maak een sprongetje van de Noordzee naar de Europese havenstrategie. Er was net al een interruptie van mevrouw Kröger op de heer Schutz. Daar wil ik even op verdergaan. Rapporteur Berendsen heeft de havenstrategie gepresenteerd. Die bevat drie pijlers: veiligheid, weerbaarheid en toekomstbestendigheid. Centraal staat: onze havens zijn de poort naar Europa, maar we hebben de sleutels uit handen gegeven en die moeten we terugpakken. In een andere commissie -- daarmee kan ik de heer Schutz misschien helpen -- zijn verschillende moties ingediend over de net besproken Wet vifo in verband met de inmenging van buitenlandse bedrijven. Daarin is ook gevraagd om verruiming naar andere sectoren. Is de minister daarvan op de hoogte? En is hier ook afstemming over als het gaat om onze havens? Misschien kan de beantwoording de heer Schutz verder helpen.

Voorzitter. Dan gaan we van de havens naar de watertaxi op Ameland. Ik sluit me aan bij de vragen van ...

De **voorzitter**:

U bent ruim over uw spreektijd heen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

O, is het waar?

De **voorzitter**:

Dus u kunt nog een enkele zin zeggen, en dan een punt.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dat kan. Oké. Bij de vragen over Ameland en Terschelling sluit ik me dus aan. Dan heb ik nog één vraag. Die gaat over de voortgangsrapportage over de sectoragenda No guts, no Hollands Glorie! Daarin zien we namelijk een heel mooi voorbeeld van regie.

Dank u wel voor die twee tellen die ik nog kreeg, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Ik zie geen interrupties. Dan geef ik graag het woord aan de heer Van Duijvenvoorde van Forum voor Democratie.

De heer Van Duijvenvoorde (FVD):

Dank je wel, voorzitter. Forum voor Democratie ziet de Noordzee als een strategisch veiligheidsdomein. Het kabinet erkent dat inmiddels ook en werkt aan een nationaal maritiem security center. Maar zolang middelen, bevoegdheden en aansturing versnipperd blijven, verandert erkenning niets aan de realiteit op zee. Mijn eerste vraag aan de minister is daarom: hoe borgt ... Ik kan mijn eigen handschrift niet lezen; goed dat er computers zijn gekomen. Hoe borgt hij vanuit zijn coördinerende rol dat de Kustwacht en de beveiliging van de Noordzee niet alleen op papier worden erkend, maar in de praktijk beschikken over structurele middelen? En is hij bereid dit expliciet te beleggen bij één verantwoordelijke bewindspersoon?

Voorzitter. De noodzaak van die vraag is evident. Terwijl buitenlandse schepen onze kabels, leidingen en maritieme infrastructuur systematisch in kaart brengen, heeft de Kustwacht vandaag beperkte slagkracht. Verantwoordelijkheden zijn verdeeld over meerdere ministeries en financiering blijft incidenteel. Een veiligheidscentrum op papier is snel opgericht, maar zonder structureel mandaat en structurele middelen blijft het een lege huls. We bevinden ons daarmee in een merkwaardige situatie. De risico's worden wel benoemd, maar de consequenties worden niet structureel gedragen, financieel noch bestuurlijk.

Voorzitter. Die kwetsbaarheid wordt bovendien niet alleen veroorzaakt door de externe dreiging, maar ook door de beleidskeuzes van het kabinet zelf. We zien een snelle en grootschalige industrialisering van de Noordzee met windturbines, waarbij de veiligheidsconsequenties structureel worden onderschat. Defensie en kennisinstituten als TNO zijn hier helder over. De stroomkabels van deze windparken zijn in de praktijk nauwelijks te beveiligen. Het kabinet erkent in zijn eigen actieplan dat de uitbreiding op zee de maatschappelijke kwetsbaarheid vergroot, maar zet deze uitbreiding desondanks toch door. Dit is geen theoretisch risico. Kilometers aan onbeveiligde kabels liggen bloot op de zeebodem. Eén gerichte verstoring kan voldoende zijn om grote delen van onze energievoorziening te ontregelen. Daarmee wordt Nederland kwetsbaar en chantabel, precies wat je in een geopolitiek instabiele wereld zou moeten voorkomen. Mijn tweede vraag aan de minister luidt daarom: hoe kan de minister verantwoorden dat KGG de Noordzee vol wil bouwen met infrastructuur waarvan de minister weet dat deze niet effectief te beveiligen is en die de beveiligingsopgave op zee verder vergroot in plaats van verkleint? En hoe is het contact hierover met KGG en Defensie?

Voorzitter. Dan innovatie. In de stukken wordt terecht gesproken over smart shipping en op afstand bestuurd varen. Die ontwikkeling biedt kansen voor veiligheid, efficiëntie en het opvangen van personeelstekorten. Forum voor Democratie ziet die kansen en wil die ook graag benutten, maar innovatie slaagt alleen met proportionele regelgeving. Zolang de techniek niet feilloos is, is menselijk toezicht noodzakelijk. Daar is geen discussie over. Maar als de overheid vervolgens eist dat deze toezichthouder per definitie een volledig gekwalificeerde schipper moet zijn, wordt innovatie niet begeleid, maar gefrustreerd. Het MARIN-rapport wijst expliciet op de mogelijkheid van een secondary qualification standard, een lichtere, specifieke kwalificatie voor toezicht bij afstandsbesturing. Dat is geen afzwakking van de veiligheid, maar een manier om veiligheid en innovatie te combineren. Mijn derde en vierde vraag aan de minister zijn daarom de volgende. Is de minister bereid om daadwerkelijk werk te maken van een proportionele lichtere kwalificatiestandaard voor toezichthouders bij op afstand bestuurd varen, conform het advies van MARIN? Hoe voorkomt hij dat Nederland door overregulering en risicomijdend beleid zijn maritieme innovatiepositie verliest aan landen die wel durven te experimenteren binnen duidelijke veiligheidskaders?

Voorzitter. Maritieme veiligheid, energie-infrastructuur en innovatie zijn geen losse dossiers, maar raken allemaal aan dezelfde kernvraag: nemen wij onze strategische positie serieus of laten we haar uithollen door versnippering en te voorzichtig beleid? Forum voor Democratie kiest voor het eerste. Daarom hoor ik graag duidelijke antwoorden van de minister op mijn vragen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik zou graag een interruptie plaatsen, dus ik geef wederom het voorzitterschap aan de heer Heutink. Dat kan hij dan houden tijdens mijn eigen inbreng in deze termijn.

Voorzitter: Heutink

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor een analyse over de veiligheid en met name over de risico's van buitenlandse mogelijkheden voor onze veiligheid. Ik ben benieuwd of Forum

voor Democratie erkent dat met name Rusland op de Noordzee een grote dreiging vormt.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Ik denk eigenlijk dat het niet zo relevant is of het Rusland is. Stel dat Rusland volgend jaar besluit om de oorlog te stoppen of dat de oorlog dan wordt gestopt; dan nog zijn deze maatregelen noodzakelijk. Volgens mij hebben we in de afgelopen tijd informatie gekregen over de democratisering van oorlogsmiddelen. Het gaat er dus niet om of het nou Rusland is of over vijf jaar een ander gebied of een andere rebellengroep. Volgens mij is deze vraag ook zonder Rusland van belang, want het zou allemaal zinloos zijn als het alleen om Rusland zou gaan en er dan over drie jaar vrede zou zijn. Volgens mij zijn we dus bezig met een veel langer verhaal dan één concrete mogelijkheid die ons zou aanvallen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, uw laatste interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dat was een lang antwoord op een hele simpele vraag, namelijk: erkent Forum voor Democratie dat Rusland op dit moment gewoon een grote dreiging is op de Noordzee met betrekking tot de veiligheid van onze strategische infrastructuur?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Ik blijf toch bij mijn vorige antwoord: ik vind dat niet de relevante vraag voor de langetermijnmaatregelen waar we het met elkaar over hebben.

De **voorzitter**:

Daar moeten we het dan mee doen. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger. Zij zal spreken namens de fractie van GroenLinks-PvdA.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Onze havens zijn geopolitiek, strategisch en economisch van groot belang. Ze zijn ook kwetsbaar. Daar hebben meerdere sprekers het nodige over gezegd. Ik wil graag twee dingen uitlichten, namelijk de

veiligheid op korte termijn en die op lange termijn. Wat betreft de veiligheid op korte termijn zijn er een aantal zaken waar wij ons grote zorgen over maken. In de eerste plaats is er het feit dat steeds meer buitenlandse investeerders binnen het havenbedrijf activiteiten opkopen of zich inkopen, en in hoeverre dat raakt aan onze strategische autonomie. Eerder heb ik in een interruptie gevraagd naar de Wet vifo. Ik wil heel graag van de minister horen of het mogelijk is om de infrastructuur binnen de havens onder de Wet vifo te laten vallen, zodat die afweging gemaakt kan worden.

Dan de Russische schaduwvloot. Daar kwam gisteravond te elfder ure een brief over. Dit speelt dus al vier jaar. Er wordt nu eindelijk gekeken naar juridische stappen. Waarom heeft dat zo lang moeten duren? Waarom is er niet veel en veel eerder gekeken naar hoe wij inderdaad binnen onze economische zone kunnen zorgen dat we papieren van Russische schaduwvlooten kunnen checken? Is het mogelijk om nu over te gaan tot spoedwetgeving, zoals de SGP ook vraagt? Waarom moet dit dan weer tot de zomer wachten?

Dan de veiligheid van de kritieke infrastructuur op de Waddenzee. Nee, excuus: op de Noordzee. Daar is ook een aantal vragen over gesteld. Mijn vraag is eigenlijk waarom er niet voor wordt gekozen om dat primair te beleggen bij de Kustwacht en Defensie, waarbij dat het verantwoordelijke ministerie wordt gemaakt. Hoe kijkt de minister daarnaar?

Voorzitter. De kortetermijnveiligheid, of eigenlijk wat er nu acuut speelt om onze geopolitieke situatie veilig te houden, heeft natuurlijk ook veel te maken met de lange termijn. Om onze havens op de lange termijn relevant te houden moeten we voortvarend de overstap maken van fossiel naar groen, naar duurzaam. Ik was eigenlijk zeer verbaasd over de technische briefing die wij eergisteren hadden, waarbij met de cijfers van het ministerie over de fossiele activiteiten vanuit onze havens werd geschetst dat er in 2040 slechts een daling van 2% tot 4% zou zijn. Dat is volstrekt onmogelijk gegeven de klimaatdoelen die we hebben. Ik zou daar graag een reflectie van de minister op willen hebben. Ik begreep later dat deze cijfers uit een rapport van de fossiele industrie zelf kwamen. Het lijkt mij heel verstandig als het ministerie eigen cijfers heeft. Ik wil het ministerie dan ook vragen om dat in kaart te gaan brengen. Gisteren is er een uitspraak geweest in een klimaatzaak, waarbij de Nederlandse overheid wederom op de vingers is getikt. Relevant daaraan voor dit debat is dat heel duidelijk is gezegd dat zeescheepvaart meegenomen moet worden in de klimaatmaatregelen die Nederland neemt. Ik zou dus heel graag een eerste reactie van deze minister daarop krijgen.

Mijn zorg is dat de Havenvisie en de Nederlandse inzet op de Europese havenstrategie onvoldoende duidelijk maken wat de strategische positionering van onze havens wordt als je echt van fossiel af gaat. Dat vraag ik ook omdat het bij een heel groot deel, bijna de helft, van de scheepsbewegingen naar onze havens, met name de Rotterdamse haven, om fossiele brandstoffen gaat. Op het moment dat we die veel minder gaan

gebruiken en dus ook minder gaan verschepen, doet dat iets met de hele positionering van je haven. Ik denk dat het heel verstandig zou zijn om een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te rollen voor de Rotterdamse haven, waarbij echt gekeken wordt naar 2040, 2050 en waarbij we die verschillende scenario's met elkaar kunnen wegen op basis van maatschappelijke kosten en baten. Ik zou de minister willen vragen om opdracht te geven tot dergelijk onderzoek.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Er zijn geen interrupties, dus zou ik graag het voorzitterschap aan u willen teruggeven.

Voorzitter: Kröger

De **voorzitter**:

Dan kijk ik op mijn beurt naar de minister. Hoeveel tijd heeft u nodig voor de beantwoording? Twintig minuten, hoor ik. Dan komen wij hier om 11.05 uur weer bij elkaar.

De vergadering wordt van 10.46 uur tot 11.08 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Hierbij heropen ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat voor de beantwoording door de minister. We beginnen met vier interrupties per lid, maar we zitten ruim in de tijd, dus hopelijk is het mogelijk om nog wat extra vragen te kunnen stellen. Hierbij geef ik het woord aan de minister.

Minister **Tieman**:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een set mapjes. Die wil ik u even meegeven. Ik begin met de zeehavens en de schaduwvloot. Dan het PBNI, zeevaart, duurzame scheepvaart, binnenvaart en infra, snelvaren op de Waddenzee en overig.

Als voormalig zeevarende vind ik het toch bijzonder om hier in uw midden te mogen zijn om over dit onderwerp te spreken. Het betreft een breed palet

aan onderwerpen. Ik ga er zo goed mogelijk op in. De heer Heutink had ook al aangegeven dat we mogelijk in de nadagen van dit kabinet zitten, gelet ook op wat de media ons bericht, maar u kunt me aanspreken op zaken die ik mee kan geven in een overdrachtdossier. Dat doe ik graag, zeker op dit onderwerp.

Ik begin bij de oproep van de heer Stoffer ten aanzien van zeehavens en de schaduwvloot: verscherp de aanpak en kom met een spoedwet. Mevrouw Kröger had daar ook het een en ander over gezegd: waarom heeft het zolang geduurd? Weet dat ik toen ik deze zomer toch het roer in handen kreeg, een koerswijziging heb ingezet. We zijn zeer scherp aan de wind gaan varen en we gaan nog scherper aan de wind varen. Alles ligt op tafel, ook een spoedwet. Ik hoor komende zomer als datum. Dat zien we natuurlijk ook, gelet op de brief die ik naar uw Kamer heb gestuurd. Ik zie ook handelingsperspectief in de tussentijd. We houden op dit moment alles wat er gebeurt op de Noordzee in de gaten, in goed overleg met de om ons heen liggende landen. We hebben de afgelopen tijd geïnvesteerd in een goede beeldopbouw en in de uitwisseling van gegevens, ook met landen die al een ander type wetgeving hebben, om zo veel meer informatie uit te wisselen en schepen op te roepen evenals de Kustwacht in te schakelen, met fly-overs bij verdachte schepen.

En we gaan nog verder. Op dit moment heb ik wel te maken met wetgeving die aangepast moet worden. Dat erkennen we allemaal, kabinetsbreed. Daar zetten we ons nu voor in, maar weet dat we ook op dit moment niet blind zijn. We houden alles in de gaten. Wellicht dat er mogelijk al op kortere termijn het een en ander zal gaan gebeuren. We houden dat per casus in de gaten. We zien ook wat er in Frankrijk is gebeurd. Ik heb ook de oproep van Duitsland gezien om die internationale wetgeving aan te passen. Ik richt me nu even op het Nederlandse deel, waar we nu echt een stap in gaan zetten. Daar heb ik wel wat tijd voor nodig. Wij werken op dit moment met man en macht om dit zo snel mogelijk verder te brengen. Ik heb daar ook extra capaciteit op gezet. Het standpunt van het kabinet is nu om hier veel duidelijker aan te gaan werken, met wetgeving rondom de exclusieve economische zone en de territoriale zee. Ik heb wat zeerecht mogen volgen in het verleden, maar het is toch wat weerbarstiger dan je zou denken. Je zou denken dat dit allemaal al sinds jaar en dag bekend is. We hebben gewoon te maken met leemtes. Ik werk op dit moment zo snel mogelijk ten aanzien van de vier jaar die mevrouw Kröger noemde. Ik hoor wat u zegt. Ik ben daarvan afgeweken om sneller te kunnen gaan zeilen. Dat is in ieder geval mijn afdrank geweest van dit dossier, waar u de komende tijd ook nog veel vaker over zult gaan spreken met elkaar.

Als het sneller kan, wordt u ook geïnformeerd, maar dit is een beetje de tijdslijn die we hebben. We hebben er extra menskracht op gezet, maar in de tussentijd kijken wij natuurlijk ook naar zaken. Mensen worden op dit moment ook getraind om te kunnen boarden. Weet dat wij een land met een volle zee hebben. Daar moet je ook met capaciteit naartoe gaan en niet met één schip,

wellicht. Je komt in een situatie die je nu nog niet goed kent. Afijn, dat is dan even mijn hartenkreet: als je echt op volle zee zit, sta je er soms ook wel alleen voor. Dat moet je met het team goed overwogen doen. Daar zijn die procedures voor in de maak, en eigenlijk zijn ze al afgerond. We hebben nog wat wetgeving nodig. We hebben veel zaken al in gang gezet.

De **voorzitter**:

Een interruptie van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik zat even te twijfelen of het aan het eind van het blokje moest, maar fijn dat het nu mag, voorzitter. Ik heb een vraag over dit punt. Ik hoor op zich vertrouwenwekkende woorden van de minister. Ik ga ervan uit dat het instituut van de minister dat straks ook gewoon doorzet. Echter, ik heb toch nog een vraag. Ik hoor heel veel goede inzet, maar ergens blijft het natuurlijk wel ... Het lijkt veel langzamer te gaan dan in landen om ons heen. Zijn er nog bepaalde barrières die weggenomen kunnen worden, bijvoorbeeld financiële? Speelt er nog wat? Zou de Kamer iets kunnen doen om bepaalde barrières weg te nemen? Dat is eigenlijk mijn vraag.

Minister **Tieman**:

Op dit moment ligt er een financieel plaatje op tafel. IenW heeft voor een langere periode geld gereserveerd om hier structureel aandacht aan te geven. Laat dit niet uit uw handen glippen, zou ik u willen meegeven. U kunt daarbij helpen als het nieuwe kabinet bij elkaar blijft. Er komt ook een evaluatie van de governancestructuur van de Kustwacht. Ik verwacht die rond de zomer. Dan gaat u daar weer verder over spreken. Daar hoort ook een financieel plaatje bij. Wij hebben op dit moment met de middelen die ik heb -- u was ook bij de begrotingsdebatten -- in mijn optiek zo veel mogelijk gereserveerd. Maar we hebben ook te maken met andere departementen. Ik spreek hier met de mond van het kabinet. Het is wel van belang dat het team dat hierna komt hetzelfde inzicht heeft. Of dat dan uiteindelijk een aanpassing van die governancestructuur zal bewerkstelligen, blijkt later. Wij zijn het coördinerend ministerie van de Kustwacht. De beheersing zit bij Defensie; dat klopt. Laten we dat rapport nog even afwachten. Het gaat mij ook om het financiële plaatje, om de zaken die we met elkaar afgesproken hebben, waar ik uw steun dus bij nodig heb. Het gaat erom dat we met elkaar zeggen: dit is serieus en dit moet je niet op jaarbasis gaan doen. Ik heb nu een overbruggingskrediet gerealiseerd, samen met Defensie. Anders hadden we al eerder naar u moeten komen, zo van: we hebben een soort leemte en

we gaan kijken wat het nieuwe kabinet gaat doen. Ik denk dat ik uw steun nodig heb bij die continuering.

De **voorzitter**:

De voorzitter zou graag ook zelf een vraag stellen, dus ik geef het voorzitterschap even aan de heer Heutink.

Voorzitter: Heutink

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor van de minister de erkenning dat er vier jaar echt veel te weinig is gebeurd en dat er in de zomer een koerswijziging is ingezet. Wat mij echter verbaast, is dat in de brief die deze minister toch echt wel zelf heeft gestuurd eind juni 2025, geschetst wordt dat het grootste obstakel financieel is en dat er geen capaciteit is om in die economische zone te gaan controleren. Daar wordt eigenlijk niet gerept over de noodzaak om wetgeving aan te passen. Ik zou dus eigenlijk toch van de minister op schrift willen wat nou precies de wetgeving is die moet worden aangepast en waarom dat dus niet al in juni duidelijk was, want dan hadden we die wetgeving nu al gehad.

Minister **Tieman**:

Het is een onderwerp dat ook echt groter is geworden in de loop van die periode, sinds de zomer. Ga je al meteen aan boord op volle zee? Daar is echt een behoorlijk wetgevend aspect dat knelt. Als overheid ben je kwetsbaar voor mogelijke claims. Om dat op schrift te zetten ... Ik ga even kijken of dat allemaal goed en handig is, of dat dat wellicht een besloten discussie met u gaat worden, want ik leg dan wel al mijn kaarten op tafel. Als wij nu al zouden gaan handelen zonder dat wetgevende kader, ben je ook kwetsbaar als je teruggefloten wordt voor een rechter. Ik ben er dus een beetje terughoudend in om dat allemaal op schrift te gaan zetten.

Misschien kan ik wel al een paar dingen aan u meegeven. We hebben te maken met UNCLOS-wetgeving: Europese verdragen in VN-verband. Daarin bestaat een leemte met betrekking tot wanneer je bepaalde zaken kunt aanpakken, zoals wanneer je een schip naar je territoriale zee kunt begeleiden. Dat schip is vaak ook niet in goede conditie. Als er een najaarsstorm ontstaat, moet je zo'n schip naar een haven begeleiden. Zo'n schip ligt dan langere tijd aan de ketting. Er zijn risico's bij het boarden. Je hebt te maken met een exclusieve economische zone en een volle zee, en met een IMO-vlag of een willekeurige vlag. We hebben nu ook scheepsregisters gezien die niet eens bestaan, dus bij schepen die de vlag

van een land voeren dat geeneens een scheepsregister heeft. Het is dus weerbarstig. Ik zal zo veel mogelijk informatie met u delen als ik dat kan, zonder dat we in een kwetsbare positie komen totdat we die wet- en regelgeving hebben gemaakt met elkaar. Het liefst zou ik nu ook al kijken wat kan. De wetgeving is af en toe namelijk een beetje grijs. Ik wil ook wel bestuurlijke moed tonen, samen met het kabinet, om te kijken wat we nu al zouden kunnen doen.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Leidt dat tot een vervolgvraag bij mevrouw Kröger? Ja, dat is het geval.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik vind het eigenlijk echt schokkend om de minister te horen zeggen dat het probleem groter is geworden in de afgelopen zomer, terwijl hier in 2022 al een toezegging over is gedaan aan de Kamer. Dit speelt al lang. Het is overduidelijk dat dit een groot probleem is dat moet worden aangepakt. Mijn vraag was vrij specifiek. In juni heeft de minister gezegd dat de capaciteit en de mogelijkheden voor autoriteiten om te controleren het grootste obstakel vormden. Gisteravond zegt hij: nee, er moet wetgeving komen. Wat is er veranderd? Is er nog steeds een capaciteitsprobleem? En om wat voor wetgeving gaat het dan? Ik wil toch graag dat de minister op schrift een analyse geeft. Het gaat mij dus niet om het huidige juridische kader, maar om de wetgeving die hij van plan is te maken.

Minister **Tieman**:

Dit is dan een toezegging aan mevrouw Kröger om dat zo goed mogelijk op papier te zetten, zodat u weet waar wij mij bezig zijn. Het gaat om wetgeving van JenV en IenW. De plaat die sinds de brief van medio vorig jaar is geschetst, is dat er nog steeds een financieel aspect is; laat dat ook helder zijn. Echter, mijn ministerie heeft, daarop anticiperend, al wel middelen daarvoor gereserveerd. Dat geld is dus beschikbaar. Het plan van aanpak voor de toekomst, vanuit het NMSC maar ook vanuit het PBNI, is beschikbaar. We hebben al geïnvesteerd in eerdere middelen vanuit een ander kabinet. Ik zorg dat u daar binnen een maand een brief over krijgt, zodat u precies weet waar wij nu aan werken. Als wij na die maand al het inzicht hebben dat wij wellicht wat sneller zouden kunnen gaan dan wat ik gisteravond heb kunnen communiceren, laat ik u dat ook al weten. Dan heeft u een goed beeld van de complexiteit. Ik zie op dit moment ook wel echt grote inspanning en extra capaciteit om dit op een kortere termijn vlot te trekken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat noteren we dan ook als toezegging. Hierbij geef ik het voorzitterschap weer terug aan mevrouw Kröger.

Voorzitter: Kröger

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de minister om zijn betoog te vervolgen.

Minister **Tieman**:

De heer Schutz vraagt: welke rol heeft het Rijk in relatie tot het besluit van de gemeente Amsterdam? Ik heb hier ook kennis van genomen. U gaf aan: ik lees in de media al dat het Rijk wordt genoemd. Ik heb dat ook vernomen in de media. Het is niet zo dat wij gezamenlijk een persbericht hebben gemaakt hierover; dat wil ik even duidelijk zeggen. Ik was wel verrast, zeg ik via de voorzitter tegen de heer Schutz, door de berichtgeving. We gaan op korte termijn op hoogambtelijk niveau met de gemeente om tafel, ook om te kijken wat de financiële effecten hiervan zijn. Wij hebben een subsidie verstrekt, onder andere aan de walstroominstallatie die daar operationeel is. We hebben ook geïnvesteerd in een zeesluis. Dat zijn behoorlijke bedragen, zeg ik tegen de heer Schutz via de voorzitter. Ik weet op korte termijn meer te vertellen. Weet dat dit een voornemen is van het college van B en W; het is nog geen gemeenteraadbesluit in de gemeente Amsterdam. Ik laat u nog weten hoe we die gesprekken verder aangaan met elkaar en hoe concreet dit wordt. Ik heb dit ook uit de media moeten vernemen. Ik ga graag het gesprek aan met de counterparts in Amsterdam. 2035 is de datum die op dit moment genoemd wordt.

Tot zover, voorzitter.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank voor het eerlijke antwoord van de minister dat hij ook verrast is, net als ik. Ik noemde het in mijn bijdrage "bijzonder", maar eigenlijk zit er een klein beetje verbijstering achter, omdat ik verondersteld had dat de gemeente u in ieder geval wel op de hoogte zou hebben gebracht van dit voornemen. Ja, het is nog geen gemeenteraadbesluit, maar is het natuurlijk ook wel iets dat een college van B en W dit even mededeelt en feitelijk voor de oplossing ook nog naar het Rijk kijkt. In mijn maidenspeech heb ik dat zelf ook aangegeven. We

moeten vooral samenwerken. Ik zou de minister heel graag willen meegeven dat als er adviezen zijn die vooral inzoomen op verplaatsing, ook vanuit het gemeentehuis, externe partijen of de provincie, we het kind niet met het badwater moeten weggooien. Mijn vraag aan de minister is: gaat hij daar stevig en met verontwaardiging heen? Wat is de agenda van de minister?

Minister **Tieman**:

Gezien de aanstaande wisseling zal ik dit meegeven in het overdrachtdossier. Ik zal er wat steviger in gaan zitten, ook kijkende naar de financiële knelpunten in het MIRT. Als zo'n terminal verhuist naar een plek buiten de sluizen in IJmuiden, bijvoorbeeld de Felison Terminal, dan zal dat ook de nodige verkeersbewegingen opleveren, waardoor de vraag mogelijk naar voren komt of we kunnen investeren in additioneel asfalt. Dan kom je in een cirkelredenering terecht. Is er goed gekeken naar walstroom en naar de nulemissieopties die een gemeente heeft om een schip te bewegen naar zo'n sluis? Maar ik moet ook kijken naar de financiën die ik voor me heb liggen en naar de investeringen die het Rijk hier nog niet eens zo lang geleden in heeft gedaan. Ik zal hier dus wat steviger in zitten en het hele plaatje schetsen. Ik hoop op begrip, maar ik ga ook constructief het gesprek aan met de gemeente Amsterdam, meneer Schutz.

De **voorzitter**:

Dat roept geen verdere vragen op, dus u kunt uw betoog vervolgen.

Minister **Tieman**:

Dank u. Gaat de Europese havenstrategie geen extra druk op de Westerschelde leggen? Deze vraag was van de heer Stoffer. Het is nog even afwachten wat de Europese havenstrategie precies zal gaan bevatten. De scope van de havenstrategie is naar verwachting hoofdzakelijk meer op hoofdlijnen gericht, op concurrentiekracht en op economische veiligheid. Extra druk op de Westerschelde als gevolg van de EU-havenstrategie wordt daarom niet meteen verwacht. Een verdere verdieping van de Westerschelde is wat Nederland betreft niet aan de orde. Ook van Vlaanderen zijn hier vooralsnog geen signalen over ontvangen.

Tot zover, voorzitter.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank voor het antwoord. Dat is helder. Ik had nog één specifieke vraag over de scheepswerven. Die ontbraken in de non-paper. Worden die wel meegenomen in het vervolgtraject?

Minister **Tieman**:

Daar kom ik zo meteen nog op terug.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra had ook een vraag over de Europese havenstrategie. Het kabinet heeft volop aandacht voor de invloed van derde landen op onze havens en onze economie. Met de aankomende Wet weerbaarheid kritieke entiteiten en de Cyberbeveiligingswet alsmede de huidige Wet veiligheidstoets investeringen, fusies en overnames, de Wet vifo, treft het kabinet maatregelen om de weerbaarheid te verhogen. Daarnaast zal de Europese Commissie de havenstrategie volgende maand uitbrengen. Op voorspraak van Nederland zal ingegaan worden op de economische veiligheid en de concurrentiekracht van de Europese zeehavens ten behoeve van de weerbaarheid.

Mevrouw Kröger had ook een vraag, over de strategische positionering van onze havens ten aanzien van het volledig afstappen van fossiel, over een huidige maatschappelijke kosten-batenanalyse, een visie en een dergelijk onderzoek. Als Nederland zetten we in op een klimaatneutrale scheepvaart in het jaar 2050. De Rotterdamse haven werkt toe naar het meest duurzame havencomplex ter wereld, het HIC, het Haven Industrieel Complex. We zijn nauw betrokken bij de visie van het Havenbedrijf Rotterdam, waarin dat is opgenomen. We faciliteren het verduurzamen van de scheepvaart en de haven.

Tot zover het kopje zeehavens en schaduwvloot, voorzitter.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Misschien komt het antwoord nog op mijn vraag over de moties die in andere commissies zijn ingediend. U noemde al de Wet vifo. Betekent dat concreet dat ook de havenindustrie daarin wordt meegenomen? Heeft u contact met uw collega's van de andere ministeries?

Minister **Tieman**:

Het ministerie van JenV is in de lead, maar het meenemen van andere sectoren wordt op dit moment bekeken. Daar kan ik u binnenkort een antwoord op geven en dan gaan wij u informeren over wat er wordt meegenomen.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik denk dat u de vervolgvraag wel kunt raden, want wat is "binnenkort"? Dat is maar net hoe je in het leven staat, denk ik. Mijn concrete vraag is als volgt. Het is relevant. Het is binnen andere ministeries aangedragen. JenV is in de lead, maar u kunt ook vanaf deze kant input leveren; dan formuleer ik de vraag even anders.

Minister **Tieman**:

Die input zullen wij leveren. Ik kom hier echt op zeer korte termijn op terug, maar wij geven deze input en dat is ook in lijn met uw inbreng.

De **voorzitter**:

De voorzitter wil zelf een interruptie plegen.

Voorzitter: Heutink

De **voorzitter**:

Dan neem ik het voorzitterschap even over van mevrouw Kröger en geef ik haar het woord om een interruptie te plegen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

De vragen die gesteld zijn vanuit de fractie van het CDA, maar ook vanuit GroenLinks-PvdA, zijn vrij specifiek, namelijk of gekeken kan worden of de infrastructuur binnen havens -- dus niet het havenbedrijf zelf, maar de kritieke infrastructuur daar -- toegevoegd kan worden onder de vifo. Zegt de minister hier nou toe dat dat ook zijn inzet is in de gesprekken met collega's over de vifo?

Minister **Tieman**:

Dat is mijn inzet.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar mevrouw Kröger om te zien of er nog een vervolgvraag is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb nog een vervolgvraag. Dat is dan meteen de laatste, vrees ik. Die gaat over een heel kort antwoord dat de minister net gaf op een vrij grote vraag, namelijk over de langetermijntoekomst voor onze havens. Dat kan alleen op het moment dat je fossiel afbouwt. Dat gaat ook over de scheepsbewegingen, aangezien we op dit moment veel fossiele brandstoffen vervoeren. De minister noemde in zijn reactie een doelstelling voor klimaatneutrale zeevaart, maar mijn vraag ging specifiek over het havenbedrijf, inclusief alle industrie die daar gevestigd is, en de mogelijkheid om een MKBA te doen naar verschillende scenario's voor de ontwikkeling richting 2050.

Minister **Tieman**:

Daar zal ik op terugkomen in de tweede termijn. Dan kan ik u een duidelijker antwoord geven over dat belangrijke onderwerp.

Ik had nog een korte toevoeging voor de heer Stoffer. In de non-paper ontbreken de scheepswerven, die cruciaal zijn voor het varend houden van de schepen. De scheepswerven worden meegenomen in de Europese maritieme-industriestrategie. Deze strategie wordt medio februari, gelijktijdig met de havenstrategie, gepresenteerd.

De **voorzitter**:

Dank aan de minister. Dan geef ik nu het voorzitterschap terug aan mevrouw Kröger.

Voorzitter: Kröger

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zag een interruptie van de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, die gaat over de Wet vifo. Ik hoorde net hetgeen de minister daarover zei. Ik zou willen vragen om in het kader van de uitbreiding ook oog te houden

voor de administratieve last. Enerzijds moeten we natuurlijk de veiligheid verhogen. In antwoord op de voorzitter in haar rol als interruptiepleger naar mij toe: de VVD vindt die uitbreiding ook belangrijk, maar wel in de context dat het te behappen is en we het praktisch moeten inrichten. Zou de minister ook aandacht willen hebben voor hoe dat dan moet?

Minister **Tieman**:

Ik zal daar zeker aandacht voor hebben. Ik heb nu even geen panklaar antwoord, maar lastenverlichting is een inzet van dit kabinet. Ik neem aan dat dat ook de inzet van het volgende team zal zijn. We hebben net al even uitgewisseld wat wij doen met omliggende landen, maar je hebt wel een level playing field nodig op een aantal zaken. Wij zetten er echt op in om ten aanzien van de administratieve lasten op een pragmatische wijze een stap te zetten met de Wet vifo.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Tieman**:

Het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. We hebben kabels, windparken en heel wat kilometers pijpleiding in onze Noordzee die wij moeten gaan beschermen. Het een en ander was afgelopen weekend al in de media gekomen. Dit is echt een punt dat verder gebracht moet worden. Ik geef dit antwoord aan mevrouw Vellinga-Beemsterboer. IenW heeft financiële middelen gereserveerd om dit programma voor de langere termijn te borgen, maar het is echt aan een volgend team, aan een volgend kabinet, om daar daadwerkelijk een besluit over te nemen. Hierbij zijn meerdere departementen betrokken. Vanuit IenW is het opgenomen in de begroting voor de langere termijn. Dat heeft u ook kunnen zien. We moeten het programma nu echt gaan borgen.

De nationale veiligheid op en vanuit zee staat hoog op de agenda van de verschillende internationale partners en organisaties, en wordt nu ook actief vanuit de NAVO en de EU gestimuleerd. Zo is vanuit de NAVO de Critical Undersea Infrastructure Coordination Cell opgericht, waarin Nederland actief participeert. Vanuit het interdepartementale PBNI wordt onderzocht welke financiële mogelijkheden ook vanuit de Europese Unie mogelijk zijn, bijvoorbeeld via het EU Action Plan on Cable Security. Dit is echter geen oplossing voor structurele verbetering. Daarvoor hebben we op dit moment echt die aanvulling nodig. We gaan inzetten op veel meer gebruik van data en AI om ons te ondersteunen bij scheepvaartbewegingen, ook gelet op de

enorme hoeveelheid vierkante kilometers Noordzee die wij voor onze kust hebben liggen.

Ik kom bij de heer Van Duijvenvoorde van Forum voor Democratie. In het onderzoek staat iets over de governance van de Kustwacht. Ik heb daar net al het een en ander over gezegd. In het onderzoek dat ik net heb aangekondigd en dat u deze zomer zult krijgen vanuit een van de onderzoeksbureaus uit de top vier -- we trekken het goed breed en doen het secuur -- wordt ook gekeken of het huidige organisatiemodel toereikend is voor de opgave op de Noordzee. Er zal ook gekeken worden of de Kustwacht toekomstbestendig is en of er bijvoorbeeld een meer geïntegreerde, programmatische en zelfstandige vorm nodig is. Mevrouw Kröger gaf al aan: hoort het niet gewoon bij Defensie? Dit is wat weerbarstiger. LNVN heeft taken op het gebied van de Visserijwet en IenW heeft ook verantwoordelijkheden. Die puzzel gaan we met elkaar leggen, want er moet geen reden zijn om wellicht te laat op bepaalde zaken in te springen. Het moet heel erg duidelijk zijn. De insteek is om te behouden wat goed werkt in de huidige structuur en om te veranderen wat nodig is. Het onderzoek zal in de eerste week van februari starten en dient deze zomer afgerond te zijn.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg: wat is de stand van zaken van de motie-Krul over de governance op de Noordzee en de structurele borging daarvan, en hoe draagt het NMSC bij aan het veiligheidsklimaat? Naar aanleiding van de motie-Krul is een rapport opgesteld over de governance van de rollen en de verantwoordelijkheden op de Noordzee ten aanzien van de infrastructuurbescherming. In dit rapport is aanbevolen om een NMSC op te richten. Dat is nodig voor het bijeenbrengen en analyseren van alle informatie van alle partijen die actief betrokken zijn bij de Noordzee. Door gestructureerde samenwerking tussen de Kustwacht, de nationale politie, Defensie, private partijen, buurlanden, inlichtingendiensten et cetera moet een completer en actueler beeld ontstaan van de situatie op de Noordzee. Een belangrijk onderdeel van het NMSC is om uitvoerende organisaties, zoals de Kustwacht, de maritieme politie en de marine, sneller in te kunnen zetten, onder andere bij incidenten. Om uitvoering te kunnen geven aan het Actieplan Strategie ter Bescherming Noordzee Infrastructuur en het PBNi is er financiering beschikbaar gesteld door het huidige kabinet, maar het volgende kabinet zal ook echt een stap moeten maken. Het ligt klaar om te tekenen bij het kruisje. Wellicht kunnen we daar deze vrijdag om 13.00 uur al wat meer over lezen.

Mevrouw Kröger vroeg naar het onderbrengen van de infrastructuur binnen de havens onder de Wet vifo. Op grond van de Wet vifo, de Wet veiligheidstoets investeringen, fusies en overnames, staat het ministerie van EZ aan de lat voor een eventuele toets op kwetsbaarheden. De haventerreinen zijn in eigendom van de Staat en de gemeente Rotterdam. Havenbedrijf Rotterdam geeft deze gronden in erfpacht uit aan bedrijven. In het geval dat een buitenlandse partij misbruik maakt van een terminal, kan een concessie worden ingetrokken. Wij staan in nauw contact met

Havenbedrijf Rotterdam over de mogelijke risico's in de haven die voortkomen uit de aanwezigheid van derde landen, waaronder China.

De heer Van Duijvenvoorde en mevrouw Kröger vroegen naar het National Maritime Security Centre. Ze vroegen: hoe borgt de minister vanuit zijn rol dat de beveiliging van de Noordzee beschikt over de juiste middelen en dat de regie ligt bij één bewindspersoon? En: moet je dit niet beleggen bij Defensie? Dan kom ik een beetje terug op het onderzoek dat gaande is ten aanzien van die governance. Daar gaat u op dat moment, deze zomer, verder over spreken. Ik ga daar nu niet zo'n grote wijziging in aanbrengen. Nogmaals, wij zijn het coördinerend ministerie, maar we trekken wel echt samen op met diverse ministeries. Ik denk dat de discussie die u gaat voeren op basis van het rapport dat op korte termijn in uw bezit zal komen, interessant wordt.

De heer Van Duijvenvoorde zei dat de veiligheidsconsequenties voor Noordzee-infrastructuur worden onderschat en vroeg: hoe kan de minister verantwoorden dat KGG de Noordzee wil volbouwen met infra, terwijl hij weet dat de veiligheid niet geborgd kan worden en dat de veiligheidsopgave vergroot wordt? Naar aanleiding van Nord Stream en de dreiging op de Noordzee is het interdepartementale Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur opgericht. Dit is een programma met IenW, JenV, Defensie, Economische Zaken, KGG en Buitenlandse Zaken. Samen hebben zij een actieplan voor de strategie ter bescherming van de Noordzee opgesteld. Langs een vijftal lijnen wordt het vergroot. Ik gaf dat net al kort aan en ik doe dat nog een keer: er is geïnvesteerd in een versterkte beeldopbouw. We hebben ook betere camera's op de patrouillevaartuigen om de beeldopbouw enigszins te versterken en we hebben geïnvesteerd in satellietcapaciteit. Er is een pilot gestart voor datafusie, waarbij data van sensoren van verschillende organisaties samenkomen en die veel sneller geanalyseerd kunnen worden. De publiek-private samenwerking is verder versterkt door middel van structurele communicatie- en klankbordgroepen, waarbij ook partijen uit de telecomsector, EZ en de energiesector betrokken zijn. Voor 2026 hebben IenW en Defensie overbruggingsfinanciering geregeld voor de doorgang van dit programma. De structurele financiering -- nogmaals, het staat in onze begroting -- laat ik dan over aan het volgende kabinet, maar wel met die opmerkingen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Hoor ik nou goed dat de minister een overbruggingskrediet moet afsluiten omdat hij te weinig geld heeft? Omdat er te weinig geld is, moeten we nu dus leningen afsluiten. Hoor ik dat nou goed?

Minister **Tieman**:

Het PBNI zou al financiering moeten hebben gehad vanuit de Miljoenennota, met de andere departementen. We hebben als lenW de verantwoordelijkheid genomen om dat toch doorgang te kunnen laten vinden tot aan de volgende kabinetsroutatie, wanneer die dan ook had plaatsgevonden. Wij hebben dus als Defensie en lenW gezegd: laten we even kijken hoe deze discussie verdergaat, maar wij gaan dit nu niet afbouwen; wij houden dit nu als status quo. Maar je moet het gaan uitbreiden. Zo moet u dat zien. Het is geen lening. We hebben de portemonnee getrokken om er in ieder geval voor te zorgen dat we het kantoor niet hoeven te sluiten.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Ik heb een korte verduidelijkende vraag aan de minister. Hij heeft het over de investeringen die gedaan worden in de veiligheid van de Noordzee. Toen ik twee maanden terug Kamerlid werd, gebeurde dat al. Mijn vraag betreft de nieuwe plannen voor de windparken. In hoeverre gaan dus ook de investeringen omhoog voor de beveiliging van de nieuwe kabels die daar gaan komen? Anders loopt het natuurlijk asymmetrisch.

Minister **Tieman**:

Ik kan een overzicht geven van hoe wij de investeringen zien voor de komende periode en hoe de andere partijen daarin zitten. Daar zit dan de gelijke tred in van de extra activiteiten die gaan plaatsvinden, maar we kijken ook naar slimigheden, zoals een publiek-private samenwerking. Multiship heeft bijvoorbeeld een wachtschip met een kustwacht. Daar zijn ook slimigheden te bedenken met elkaar. Ik gaf net aan dat je ook met AI op een andere manier meer zou kunnen doen zonder dat je meteen additionele vaartuigen nodig hebt. Die heb je sowieso nodig, maar het is niet meer een afweging zoals we die wellicht in de jaren negentig zouden hebben gemaakt.

Voorzitter. Dan ga ik naar zeevaart. Het is goed om te vernemen dat er veel aandacht is voor nucleaire aandrijving. Onder anderen de heer Stoffer, maar ook de heer Heutink hoorde ik daarover. Weet dat mijn ministerie nauw samenwerkt met de sector om het varen op nucleaire energie mogelijk te maken. Daartoe wordt samengewerkt met andere ministeries en met toezichthouders. U moet daarbij denken aan externe veiligheid et cetera. Waar kan zo'n schip, in dit geval de Pioneering Spirit, allemaal gaan aanlanden? Is dat ook in het Noorden of alleen in de Rotterdamse haven? Daar komt het een en ander achter weg, dus dat moeten we interdepartementaal gaan doen.

Ook met toezichthouders zijn wij in gesprek. We zetten ons ervoor in om internationaal én nationaal tot regelgeving te komen. Ik heb dit ook bespreekbaar gemaakt in mijn gesprek met de secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie, om toch een acceleratie te

bewerkstelligen wat betreft wat we daar verder nog voor nodig hebben. Ik zie dat dat gebeurt, onder andere in Londen, maar ook hier in Den Haag.

Een brede maar ook veilige inzet van nucleaire scheepvaart vraagt om strenge veiligheidseisen, transparantie en internationale afstemming. De sector streeft ernaar om in 2030 -- dat is niet zo ver van nu -- een eerste toepassing op land te testen, en in 2032 op een ponton. De inzet is ook om alle regelgeving die daarvoor nodig is, op deze datum echt gereed te hebben. Dat vergt ook echt wat van ons. Wellicht hebben we hem eerder op een schip dan dat hij er op land is. Dat zeg ik niet om er een wedstrijd van te maken, maar ik heb hier veel vertrouwen in met het team dat hier nu mee bezig is. Varen op nucleaire energie is een goed voorbeeld van een innovatie waar de Maritieme Autoriteit voor bedoeld is. De samenwerking tussen de sector en het ministerie via de Maritieme Autoriteit werkt prima op dit moment.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik ben heel benieuwd of er door de minister of een andere instantie onderzoek is gedaan naar de langetermijneffecten van nucleaire voortstuwing wat betreft de kosten en betaalbaarheid van brandstoffen. We zien nu dat al die schippers met die schepen verplicht die transitie door moeten gaan. Dat heeft effect op of ze nog kunnen blijven bestaan. Ze moeten allemaal meer gaan betalen. Ze moeten investeren. Mijn vraag is of onderzocht is wat het effect daarop is bij nucleaire voortstuwing. Als dat niet zo is, is de minister dan bereid om daar eens naar te kijken en ons daar meer informatie over te geven, bijvoorbeeld per brief?

Minister **Tieman**:

Ik ga de vraag beantwoorden, maar nucleaire voortstuwing van een binnenvaartschip zie ik niet voor me. Oké, de heer Heutink ook niet; helder.

De kosten voor bijvoorbeeld de brandstoffen worden natuurlijk verder uitgerekend in deze casus. Daarmee heeft u niet een representatief schip, kan ik u vertellen. Het is een groot werktuigschip. Als u vraagt hoe zoiets op een groot containerschip zou gaan, of dat voor de hand ligt en wanneer dat dan komt: ik denk dat we met deze casus al heel veel informatie over die kosten krijgen. Het zijn kleine units, zeg ik om het in perspectief te plaatsen. Uit deze casus komt heel veel informatie.

Er is ooit -- in de jaren zestig, zeg ik uit mijn hoofd -- één koopvaardijschip geweest, onder Amerikaanse vlag, die nucleaire voortstuwing had, om een afweging te maken of het ook naar een ander type schip zou kunnen gaan dat daarvoor voldoende capaciteit heeft. Laten we hiermee beginnen, zou ik zeggen. De studies komen. Als er nog leemtes in die studies zitten, gaan we daarop inzetten. Ook gelet op de capaciteit, wil ik me nu richten op deze

casus. Mijn inschatting is dat dit een vlucht gaat nemen, maar we hebben ook nog ammoniak en methanol voor die grotere schepen. Iedere brandstof heeft zo zijn eigen voor- en nadelen.

Komt er een sectoragenda 2.0 voor de maritieme maakindustrie? Die vraag kwam van mevrouw Vellinga van D66. In 2026 zal het kabinet het uitvoeringsprogramma van de sectoragenda evalueren, inclusief de koploperprojecten daarin. De maritieme maakindustrie ligt ook mij na aan het hart. We hebben daarvoor verschillende subsidierondes neergezet. Er is nu ook een internetconsultatie gaande; ik weet niet of u dat wist. We doen dat voor de hele sector. Daar zitten dus ook scheepswerfprojecten in. Bijvoorbeeld Padmos uit Stellendam is in de prijzen gevallen met een scheepswerf van de toekomst. Er zitten ook binnenvaartzaken in, net als zeevaart; heel breed dus. We gaan met een evaluatie kijken wat we kunnen doen en dan kunnen we een volgende stap gaan zetten.

Daarbij wordt niet alleen bekeken of alle maatregelen zijn gerealiseerd, maar ook wat het effect in de praktijk is. Is er sprake van een spin-off? Bij subsidie wil je graag dat een pilotproject expandeert en leidt tot een opschaling, zodat wanneer een binnenvaartschip subsidie heeft gekregen voor een bepaalde pilot, de collega's dat vervolgens ook gaan omarmen. Op grond van die evaluatie zal besloten worden over een sectoragenda 2.0. Op dit moment denken sector en departementen al na over die agenda. Dat doen ze met onder anderen mijn gezant, mevrouw Van Bijsterveldt. Het besluit zal ook in dit geval aan een volgend kabinet zijn. Dat zal ook de prioriteiten moeten stellen.

De heer Goudzwaard: welke instrumenten ziet u bij de EMIS, de Europese Maritieme Industrie Strategie, om de maritieme sector te versterken? Nederland heeft zich samen met Duitsland sterk gemaakt voor een Europese sectoragenda voor de maritieme maakindustrie naar voorbeeld van de eigen nationale sectoragenda. Het versterken van de concurrentiekracht van de Europese maritieme sector ten opzichte van niet-EU-landen is daarin een belangrijk thema. Daarbij wordt onder andere gekeken naar andere vormen van aanbesteding en ook wordt gekeken naar de regels omtrent staatssteun. Maar ook ik ben benieuwd wat er uiteindelijk precies in de EMIS zal staan die over een aantal weken zal verschijnen.

De heer Heutink had een vraag over de aantrekkelijkheid van de maritieme sector. Ik vind het belangrijk dat de Nederlandse maritieme sector, en de Nederlandse vlag, aantrekkelijk blijft. In de kortere periode dat ik minister ben, heb we hier echt een accent gezet, zeker gezien de tijden waarin we nu leven. Daarom werken we als vijf ministeries met de sector samen aan de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie.

In 2024 zijn we begonnen met de Maritieme Autoriteit. In de evaluatie van het eerste jaar was de sector hier zeer positief over. Op die manier werken we aan een betere dienstverlening, modernere en eenvoudigere regels en bevorderen we innovaties. Een punt van aandacht dat ik wel meegeef en

waarover binnenkort wellicht meer te vertellen is, is het landenbeginsel. Ik heb hierover nauw contact met de sector gehad. Dit betreft met name Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Er ligt een uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens die mogelijk grote implicaties heeft. Er komt nu ook een juridische procedure. Wij zorgen ervoor dat we ons huiswerk goed op orde hebben, wat de consequenties dan ook zijn. Zo trekken we samen op. Dit is wel een punt van zorg dat we nauwlettend in de gaten moeten houden. Aan de andere kant: wellicht veegt deze juridische casus dit hele onderwerp ook van tafel.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik heb een vraag aan de minister. Houdt hij, dan wel zijn opvolger, ons geïnformeerd middels Kamerbrieven?

Minister **Tieman**:

Ik hou u op de hoogte van deze ontwikkelingen en mogelijk ook over handelingsperspectieven en de afdrank ervan, jazeker.

Voorzitter. Over de aantrekkelijkheid van de maritieme sector hebben we het gehad. De heer Heutink vroeg ook naar regeldruk. Meerderen van u hebben die vraag gesteld. Ten aanzien van de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie proberen we verdere stappen te zetten.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ten aanzien van het aantal regels. Het is natuurlijk een paradepaardje van het kabinet om in één jaar tijd 500 regels te schrappen. Ik ben dus heel benieuwd hoeveel regels er nou zijn geschrapt ten aanzien van de maritieme sector en hoeveel regels er op de planning staan om geschrapt te worden.

Minister **Tieman**:

Dank voor de vraag, heer Heutink. Het lijkt me ook goed om nog wat dieper in te gaan op zo'n analyse. Het is namelijk een insteek geweest, maar ik wil dat de potentie, dus wat er nog mogelijk is, ook duidelijk wordt. Hierbij zou ik u dus willen toezeggen dat we dat gaan analyseren. Denk aan een soort benchmark. Zijn er bijvoorbeeld nog echt zaken die we kunnen oplossen op korte, middellange en wat langere termijn? Daarbij wegen we natuurlijk ook de veiligheid, waarbij we geen compromissen willen maken. Maar je moet het niet dubbel en dwars gaan doen voor zaken die mogelijk weer via andere zaken geregeld zijn. Dat is, denk ik, een heel goed idee van u. Dat omarm ik graag.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Tieman**:

Voorzitter. Mevrouw Boelsma vroeg wat ik doe om de instroom in het maritiem onderwijs te versterken. We zien de cijfers, mevrouw Boelsma. Die heeft u ook gezien. Die verontrusten mij ook. Vanuit Nederland Maritiem Land wordt in de Human Capital Council gewerkt aan allerlei acties om de aantrekkelijkheid van het maritieme beroep te verbeteren. Als overheid helpen we daarbij door waar nodig bemanningsregelgeving te vereenvoudigen. Er is onlangs ook een uitwisseling met bijvoorbeeld Marokko geweest om elkaars certificaten te erkennen. Zo zijn er nog veel meer voorbeelden te noemen van hoe we veel meer stappen kunnen zetten, met name op mbo-niveau. We praten namelijk al heel lang over de potentie. Ik laat het echt aan een volgend kabinet om vervolgstappen te maken voor het daadwerkelijk bewerkstelligen van een mindshift in het mbo, hbo en universitair onderwijs.

Ik denk dat de kaasschaafmethode zelf niet meer toereikend zal zijn en dat een grotere koerswijziging nodig is, maar dat ligt ook echt bij een volgend kabinet. Wij zien mooie voorbeelden en steunen die waar mogelijk. Denk aan de Wereldhavendagen, waarbij Rijkswaterstaat en de Kustwacht actief zijn en waar ieder jaar weer zo'n 300.000 mensen op afkomen. Bij SAIL hebben we echt veel vlagvertoon laten zien vanuit onze diensten en ik zie daar ook veel scholen, maar ik denk zelf dat er nog meer nodig zal zijn. Dat moet ik wel echt overlaten aan een volgend kabinet, omdat er ook nauw met OCW moet worden opgetrokken om meer mensen richting het mooie vak van de maritieme maakindustrie te begeleiden.

De heer Goudzwaard en de heer Stoffer vroegen: gaat de minister samen met de collega van Asiel en Migratie zorgen voor een snelle en werkbare oplossing voor het uitstempeldossier? Hier hebben we nog wat werk met elkaar te verrichten. Visumplichtige zeevarenden die langer dan 90 dagen binnen het Schengengebied schepelingendienst verrichten, moeten over een reguliere verblijfsvergunning beschikken. Hiervoor is door de minister van AenM een nieuwe, specifiek op de zeevaart toegespitste toelatingsregeling opgesteld. Afgesproken is dat de zeevarende per 1 april aanstaande een verblijfsvergunning kan krijgen voor maximaal elf maanden. Met de nieuwe toelatingsregel is ook een wezenlijk economisch Nederlands belang bij het behoud van de sector gemoeid.

Ik weet dat de maritieme maakindustrie nog niet tevreden is met deze regeling. Daarom wordt vanuit het Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie bezien of de regeling nog verder verbeterd en werkbaarder moet gaan

worden. Daarvoor hebben we ook nog wat meer informatie van de sector nodig.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik hoor "elf maanden" en dat het er eigenlijk nog niet is. Waarom wordt er dan nu zo'n voorstel voor elf maanden gemaakt, terwijl er eigenlijk tegelijk wordt gewerkt aan iets wat wél ideaal past voor de sector? Is er ergens een lastig te nemen hobbel of wordt er langs elkaar heen gewerkt? Ik zou zeggen: laten we gelijk gaan voor het optimale.

Minister **Tieman**:

Dit is wat ik er op dit moment uit heb weten te halen. Er is nog wat meer contact nodig op bestuurlijk niveau tussen de diverse ministeries en de sector om ook echt aan te geven waar de schoen gaat knellen. AenM heeft ook een afweging gemaakt. Hier is het laatste woord nog niet over gezegd, maar er is wel wat meer tijd voor nodig. Hierbij zeg ik wel toe dat we dat gesprek met elkaar gaan voeren. Ik heb het zover kunnen brengen als ik het heb kunnen brengen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dan geef ik een compliment aan de minister omdat hij zich hier zo voor heeft ingezet en blijft inzetten; dat waardeer ik. Zou er, als dat vervolgesprek heeft plaatsgevonden, actief een brief naar de Kamer gestuurd kunnen worden, of kan het meegenomen worden in een brief die toch al komt? Dan zijn we op de hoogte van de uitkomst.

Minister **Tieman**:

Zeker. Dat is een toezegging, voorzitter. Die periode van elf maanden komt uit de internationale wetgeving die hierop van toepassing is. Daar wringt wellicht ook al meteen een schoen ten aanzien van een nationale kop, een nationale afwijking, en de mogelijkheden daarvoor. Aan de andere kant heeft Nederland soms ook een unieke positie.

Voorzitter. Mevrouw Vellinga vroeg naar de scrubbers. Dat is ook een onderwerp dat u, voorzitter, na aan het hart ligt. De vraag was: wat doet u om milieueffecten door scrubberwaswaterlozingen te voorkomen? In de brief van 31 maart jongstleden heb ik aangegeven dat Nederland een nationaal verbod zal voorbereiden voor lozingen van scrubberwaswater door open-loop scrubbers in Nederland, in de havens en de binnenwateren. De verdere details van een verbod zullen in de loop van dit jaar worden ingevuld, waarbij

we dat bespreken met de sector. Dan zal er meer duidelijkheid komen. Vanuit de IMO is er wel beperkt draagvlak. Regionaal, in OSPAR-verband, is dan ook besloten dat alle landen in het OSPAR-gebied een verbod zullen implementeren voor binnenwateren en havens. Ook wordt er in OSPAR-verband onderzoek gedaan om te beoordelen of het OSPAR-verbod, dat nu al in gang is gezet voor de binnenwateren en de havens, uitgebreid zal worden naar de 12 mijlszone. Hierover wordt in 2027 een definitief besluit genomen.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Dank aan de minister voor dit antwoord. Fijn dat dit al zo in gang is gezet, maar waar zit de tegenstand 'm in? Waar hangt het op?

Minister **Tieman**:

Voor het IMO-draagvlak kom ik erop terug waar de schoen precies wringt, maar dit heeft ook te maken met de operationele kosten en met de lidstaten -- dat zijn er heel wat -- die in de IMO vertegenwoordigd zijn. Kijkt u alleen al naar de discussie over IMO's MEPC, zeg maar de net-zerostrategie die daar heeft plaatsgevonden. Het kan soms weerbarstig zijn. We hebben nu, na zo veel jaren, ook een stap gezet voor het HNS-verdrag. Zo gaan die internationale tafels. U wilt een duidelijke analyse van waar de schoen wringt, maar ik krijg hier echt door dat er toch veel weerstand is. Vandaar ook dat we naar OSPAR kijken. Dat is een iets kleiner verband, waarin we in het verleden ook al echt stappen hebben gezet, om te voorkomen dat we als Nederland een Einzelgang maken, want dat zou ook weer consequenties voor ons vestigingsklimaat hebben. Zo zijn we aan het puzzelen.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

De minister waarschuwt voor een einzelgängergevolg, maar ik begrijp dat landen om ons heen zo'n nationaal verbod al wel hebben ingesteld. Merken deze landen hier negatieve gevolgen van? Is dat de conclusie van de minister?

Minister **Tieman**:

Dat kan ik niet geheel duiden. In dit geval is het alleen Duitsland dat dergelijke wet- en regelgeving heeft.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Tieman**:

Dank u wel. Er is gevraagd: gaat u zorgen voor meer beslissingsbevoegdheid voor de Nederlandse Maritieme Autoriteit? Ik ben blij met de positieve reacties vanuit de sector op de eerstejaars evaluatie van de Nederlandse Maritieme Autoriteit. Dat is denk ik een compliment waard aan eenieder die daarbij betrokken is. De NLMA is onder andere bedoeld om een betere samenwerking te krijgen in de gehele keten, van beleid tot vergunningverlening. Daarvoor is vooralsnog geen aanpassing van bevoegdheden nodig, maar de NLMA loopt met de nu beschikbare middelen, 1,3 miljoen euro per jaar, wel aan tegen de grenzen van wat ze kan doen. Uitbreiding van haar rol zal dan ook vragen om additionele middelen. Een briefing hierover, een voorstel hierover, is echt aan een volgend kabinet. Het is aan een volgend kabinet om een volgende stap te zetten, maar met deze bemoedigende evaluatiecijfers kunt u dan spreken over wat een volgende stap zou kunnen zijn in een 2.0-versie, inclusief de financiële bijdrage daaraan.

De SGP vroeg namens de ChristenUnie: negentien nieuwe schepen voor 2030, hoe gaan we dat doen met de beschikbare budgetten? Waar blijft de in de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie voorgestelde meerjarenbegroting? Ook ik maak graag vaart met de vlootvervanging voor de Rijksrederij. De vloot van de Rijksrederij dient zo spoedig mogelijk vernieuwd en verduurzaamd te worden. We zijn vaak een launching customer voor alternatieve brandstoffen; dat is in ieder geval mijn beeld. Het is dan niet de bedoeling dat we een experiment doen dat vervolgens dood in het water valt, maar dat de sector -- dus de private partijen, onze ondernemers in Nederland -- daar wat aan heeft, omdat wij de eerste horde dan hebben genomen en die wet- en regelgeving eigenlijk al glad gemaakt hebben voor deze partijen. Maar weet ook dat ik in het verleden voor de binnenvaart een handtekening heb mogen zetten voor het gebruik van lng, maar dat dat helaas beperkt is gebleven tot een aantal schepen. You win some, you lose some. Maar de vloot van de Rijksrederij dient zo spoedig mogelijk die vernieuwing te krijgen.

De voorbereiding voor de vernieuwing van schepen voor de Douane, LVVN, de Kustwacht en Rijkswaterstaat vordert gestaag. Op dit moment zijn er vier vernieuwingsprojecten in voorbereiding voor de bouw van in totaal achttien vaartuigen. Het gaat om noodslippers voor de Kustwacht, twee schepen voor de vaarwegmarkering voor Rijkswaterstaat, acht onderzoeksschepen voor LVVN en vijf patrouillevaartuigen voor de Douane. Het zicht op langjarig beschikbare middelen wordt steeds helderder door het gebruik van de leenfaciliteit en de vastlegging van de benodigde middelen voor rente en aflossing in de meerjarige begrotingsreeksen van de opdrachtgevers. Een deel van de dekking is nog afhankelijk van de lopende begrotingsvoorbereiding. Zodra hier duidelijkheid over is, zal ik de Kamer hierover informeren.

Bij het vernieuwen van de vloot wordt het huren of leasen van de schepen bij iedere investeringsbeslissing als optie meegenomen. Voor de Kustwacht is voor 2026 een uitbreiding van de dienstverlening gepland met een extra geleased handhavingsvaartuig, de Enforcer. Die zal 24/7 beschikbaar zijn.

De heer Stoffer vroeg: hoe staat het met de havenuitbreiding in Werkendam, in Altena? Sinds januari 2025 is het Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie in gesprek met Werkendam over de havenuitbreiding. Het Rijksregiebureau ondersteunt Werkendam bij de voorbereidende werkzaamheden, zoals het opstellen van een businesscase. Nu de voorbereidende werkzaamheden in een vergevorderd stadium zijn, zal na de gemeenteraadsverkiezingen de nieuwe gemeenteraad worden geïnformeerd over de havenuitbreiding. Verwacht wordt dat die dan zal aangeven wat het vervolg zal zijn.

Voorzitter. Dan het kopje duurzame scheepvaart. De biobrandstofprijzen exploderen: ze zijn verdubbeld sinds RED II. Dat geldt dan specifiek voor HVO100. We hebben een stap gezet om bunkertoerisme naar de omliggende landen te bewerkstelligen, maar in dit geval is Duitsland een andere koers gaan varen ten opzichte van een Oostenrijk of een België. Maar er is nog iets meer gebeurd, iets wat wij ook niet helemaal helder hadden, en ook de sector niet, ten aanzien van de specifieke brandstof HVO100. Sinds 1 januari zijn de brandstofleveranciers in de binnenvaartsector verplicht om die hernieuwbare energie te leveren; ze moeten hier ook zelf voor betalen. Er was een kruising met het wegtransport, maar die is weggefallen, waardoor er voor dit type brandstof een verhoging heeft plaatsgevonden. Ik heb hierover morgen een gesprek met de staatssecretaris -- het is zijn dossier -- om te kijken wat wij hier als overheid aan kunnen doen. Ik heb ook een brief gekregen van de Koninklijke Binnenvaart Nederland, die het aanhangig heeft gemaakt. Het heeft dus mijn aandacht. We gaan het gesprek met de sector hierover aan. Ik kijk nog wel even of dat op hoogambtelijk niveau is en of dat, met het oog op de wisseling, op korte termijn moet. Ik kijk wat er mogelijk is, maar dat doe ik dan in nauwe afstemming met de staatssecretaris, om te horen welke stappen hij hierin voor zich ziet. Ik kijk ook hoe we u kunnen informeren over wat daaruit komt.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

In de aanbesteding voor de veerdiensten voor de Waddeneilanden is voor verduurzaming ook ingezet op HVO100. Die aanbesteding loopt en ... Nou, nee, die loopt nog niet, maar die is al behoorlijk ver in het proces. In hoeverre gaat dit elkaar beïnvloeden? Beïnvloedt dit de duurzaamheidsopgave bij de veerdiensten?

Minister **Tieman**:

Goed dat u dit onder de aandacht brengt. Ik zal dit morgen met de staatssecretaris bespreken. We zullen nagaan of dit een knop is waar we aan kunnen draaien voor specifiek het HVO-gedeelte.

De heer Stoffer vroeg naar de massabalans. Dat is een onderwerp dat ook al de nodige tijd aan de orde is. Het is een onderwerp dat invloed heeft op het vestigingsklimaat van Nederland, omdat het echt een heel belangrijk punt behelst, waar andere landen toch heel anders over denken. U geeft aan dat het van Europa mag. Nou, die informatie hebben wij echt nog niet gekregen. Ik denk wel dat we in het staartje van tot duidelijkheid komen zitten. Dit loopt al een hele lange tijd. Ik wil dat echt vastgelegd hebben. Voor de geïnformeerden meld ik dat het gaat over de massabalans via het gasnet. Wat kun je meetellen? Dat is een behoorlijk complexe puzzel, maar het kan niet zo zijn, in mijn optiek, dat daardoor het level playing field wordt verstoord. We hadden het net over CO₂. Dat gaat ook de landsgrenzen over, dus we hebben daar echt aandacht voor.

De Europese Commissie is bezig met het herzien van de uitvoeringsverordening. Het ministerie blijft aandringen op verduidelijking. U geeft aan dat die verduidelijking heeft plaatsgevonden, maar zover zijn we nog net niet. Als die duidelijkheid er op korte termijn niet komt en de Europese Commissie zegt dat die er wel is, hebben we een andere discussie met elkaar. Weet dat er contacten zijn. Maar die duidelijkheid zullen wij op korte termijn krijgen. Daar zult u over geïnformeerd worden. Wellicht zult u dan ook een afdrank krijgen van hoe andere landen dat dan weer zien of hoe ze reageren op die duidelijkheid, die dan vanuit de Europese Commissie is gekomen. Ik heb het idee dat wij hier echt aan het staartje van de discussie zijn om duidelijkheid te krijgen van Europa. Dan kunnen we de discussie voeren met elkaar over welke kant het op valt: moeten wij iets aanpassen of moeten Duitsland en België iets aanpassen? We zitten wel in één EU op dit gebied.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit is mijn laatste interruptie, denk ik. Of niet, voorzitter? Ja. Nou, we zijn toch bijna aan het einde. Heeft de minister er enig zicht op waar dat staartje ongeveer eindigt? Is dat nog voor de zomer? Soms zijn staartjes namelijk heel lang. Een indicatie zou fijn zijn.

Minister **Tieman**:

Ik heb daar nog geen informatie over, maar u krijgt wel duidelijkheid in de voortgangsbrief over de RED III. Daarin nemen we het mee. U had het over "voor de zomer". We zitten nu in januari, dus dat lijkt mij goed. Mocht dat niet zo zijn, dan zullen we u informeren. Zullen we het zo afspreken? Ik zie de heer Stoffer knikken.

Mevrouw Kröger sprak over de klimaatzaak van gisteren en zei dat zeevaart moet worden meegenomen in de klimaatregels. Zij vroeg wat de eerste reactie hierop is. U krijgt vandaag een brief van KGG; die heb ik in ieder geval vanmorgen voorbij zien komen. Daarin staat een eerste procesantwoord, namelijk dat een volgend kabinet u een uitgebreide reactie zal gaan geven. Mitigerende en klimaatadaptieve maatregelen en de consequenties daarvan zitten in de uitspraak. Het volgende kabinet zal u daar dus over informeren.

Maar ik kan u ook een eerste reactie van mijn kant geven. Vanuit de EU is er beleid voor de zeevaart met FuelEU Maritime en het EU-emissiehandelssysteem. Uiteraard -- volgens mij zit ik helemaal op één lijn met mevrouw Kröger -- had ik vanuit de IMO witte rook gezien bij de laatste MEPC-bijeenkomst om wereldwijd een stap te zetten in de verduurzaming van de zeevaart. Dat heb niet alleen ik gezien; dat heeft ook het bedrijfsleven -- vertegenwoordigers daarvan zitten hier vandaag op de tribune -- gezien. Die werkelijkheid is anders geworden. Wij werken op dit moment toch richting een volgend besluitmoment in oktober, bij de IMO, met een kopgroep van landen, om te kijken waar we elkaar nu kunnen vinden. Dat doen we met Griekenland en Cyprus, eerst vanuit de EU, zodat we daar echt de plaat gelegd hebben met elkaar, en dan met de andere landen, die ook wat bezwaren hadden, bijvoorbeeld ten aanzien van Ing. Ik denk dat daar echt een grote stap gezet zou kunnen gaan worden. Anders krijg je vanuit de EU toch gefragmenteerde zaken. Hoe mooi zou het zijn om dit echt mondiaal op te pakken?

In Nederland hebben we FuelEU Maritime en het EU-emissiehandelssysteem aangevuld met de brandstoftransitieverplichting vanuit RED III. Nederland zet erop in om dit in internationaal verband te doen, met het Net-Zero Framework. Samen met bijvoorbeeld Denemarken hebben we ook al een technische sessie gehad, met de Grieken. Ik wil niet vooruitlopen op de zaak. Het internationale geheel is op dit moment wispelturig. Ik heb aan alle kanten aan partijen, ook de Amerikaanse ambassadeur, aangegeven: laat me weten waar de schoen vanuit Amerika wringt. Er zou nog duidelijkheid over moeten komen of we ook voldoende brandstoffen hebben om die stap te zetten. Maar de kaarten moeten wel op tafel komen; anders heb je geen discussie met elkaar. We hebben nu een jaar de tijd -- het is een jaar in de ijskast gezet -- om mondiaal die stap te gaan zetten. Alles is erop gericht om daar bij de IMO in oktober alsnog een besluit over te nemen. We werken eraan om daar in ieder geval een besluit te nemen. Daarmee lopen we iets uit de pas ten opzichte van vorig jaar oktober, maar zouden we een enorme stap kunnen zetten op internationaal gebied. Tot zover mijn eerste reactie, mevrouw Kröger, op de uitspraak van gisteren ten aanzien van Greenpeace en Bonaire.

De heer Schutz zei: ik hoor graag van de minister hoe hij voorkomt dat de EU-ambities vooruitlopen op nationale randvoorwaarden. Wat betekent het voor Nederland als andere landen hierin sneller zijn dan wij en wat is de impactanalyse hiervan? Op EU-niveau wordt met regelgeving de verduurzaming gestimuleerd, zoals voor zeevaart met FuelEU Maritime -- ik

had het er net al over -- en het emissiehandelssysteem van de EU. Op nationaal niveau is er een brandstoftransitieverplichting en op Europees niveau zal het STIP, het EU-investeringsfonds voor duurzaam vervoer, bijdragen aan de stimulering van brandstofproductie en de infrastructuur. Hiermee brengen we de EU-ambities en de nationale randvoorwaarden in één lijn.

Mevrouw Vellinga-Beemsterboer vroeg: kan de minister een overzicht geven van de belangrijke knelpunten bij de overstap naar schonere brandstoffen? De energietransitie in de scheepvaart is complex. Ik noemde net al een drietal alternatieve brandstoffen: methanol, ammoniak en nucleaire voortstuwing. De belangrijkste obstakels zijn de verschillende opties voor die hernieuwbare aandrijving, het prijsverschil tussen de fossiele en de hernieuwbare energie en het niet tijdig tot stand komen van de bijbehorende infrastructuur. Om de sector hierbij te helpen, biedt het ministerie van IenW gerichte ondersteuning aan, onder andere vanuit het Klimaatfonds en het Maritiem Masterplan en het investeren in walstroom -- we hadden het net over de casus Amsterdam -- en brandstofinfrastructuur. De brandstoftransitieverplichting onder RED III stimuleert elk jaar de toename van het gebruik van deze hernieuwbare brandstoffen, maar ik heb net ook aangegeven -- u deed dat ook -- dat over RED III het laatste woord nog niet gezegd is. België gaat de stap ook zetten, conform wat wij doen. Daar gaat alweer een dempend effect van uit. Zij waren nog niet zo snel, maar wij hadden ook alweer het een en ander in gang gezet. De insteek daarbij is wel echt het level playing field.

Mevrouw Kröger vroeg naar geopolitieke veiligheid, langetermijnhavens en de overstap van fossiel naar duurzaam. Zij zei: in 2040 is er slechts sprake van een daling van 2% tot 4%; graag een reflectie op die cijfers. En zou het ministerie geen eigen cijfers moeten hebben, in plaats van de cijfers van bijvoorbeeld VEMOBIN? Dit percentage komt uit een extern onderzoek door PwC in opdracht van branchevereniging VEMOBIN, voorheen de VNPI. Dat percentage van 2% tot 4% betreft een gemiddelde jaarlijkse afname van raffinageproducten van 2025 tot 2040 in Europa. PwC heeft zich hiervoor gebaseerd op twee scenario's van het International Energy Agency. Ik denk dat die percentages al bemoedigend zijn voor het eindgetal ten aanzien van de rekensom die u wellicht al in uw hoofd had gemaakt. Dit is dus op jaarbasis. Ik heb nu geen Nederlandse cijfers. U vraagt mij of het ministerie die cijfers in kaart kan brengen. Ik ga daar graag over in gesprek met de sector. Maar ik moet ook kijken, gelet op de zaken die net ook gepasseerd zijn, wat we hier kunnen doen. Ik zal hierover ook met KGG het gesprek aan moeten gaan, om te kijken of onze eigen cijfers kunnen bevestigen of we additioneel onderzoek moeten doen. Dit komt vanuit PwC, maar is wel in opdracht van de VEMOBIN op de mat gelegd.

Dan kom ik bij het blokje binnenvaart en infra.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik wachtte rustig op het einde van het blokje, maar dat was er al direct. De minister gaf net antwoord op mijn vraag over hoe het nou zit met STIP en die transitieverplichting. Maar ik kreeg een technisch antwoord over hoe dat in elkaar steekt. Mijn pleidooi dat voorafging aan de vraag, ging met name over iets anders. Aan de ene kant heb je die Europese stimulering, maar ook de verplichting om te verduurzamen. Aan de andere kant hebben we bij de technische briefing vijf, zes, misschien wel zeven met name nationale belemmeringen gezien waardoor dat knelt. Met andere woorden, de sector komt in een squeeze terecht. Dan kan het dus zo zijn dat Europa harder loopt dan je nationaal kan waarmaken, waardoor de sector daar pijn door voelt. Daar ging mijn vraag met name over. Hoe komen we daar nu uit? De minister hoeft de netcongestie niet op te lossen, maar misschien wel die squeeze. Ik zou daar dus een wat gericht antwoord op willen van de minister, alstublieft.

Minister **Tieman**:

De heer Heutink vroeg net welke knelpunten er zijn, ook qua regelgeving. Als wij daar een nationale kop op hebben gezet, dan kan ik me voorstellen dat we dat dan ook nog een keer expliciet benoemen. Ik kan netcongestie inderdaad niet oplossen. Het rapport-Wennink geeft in een actiepoint aan dat er binnen nu en vijf jaar een eindtermijn moet komen voor inzage, bezwaarprocedures, milieuvergunningen et cetera. Ik ben benieuwd wat het volgende kabinet daarover zal gaan zeggen. Ik kan misschien nog iets zeggen over de afdrank wat STIP betreft, maar anders kom ik toch in de tweede termijn even terug op die knelpunten in relatie tot de brandstoffen en de vergunningen. Maar het is nu wel wat breder.

De **voorzitter**:

U bent door uw interrupties heen.

De heer **Schutz** (VVD):

Het is een vervolgpunt om de minister te helpen.

De **voorzitter**:

Nou, heel kort dan. Heel snel.

De heer **Schutz** (VVD):

Het punt is namelijk dat er een positieve houding is ten aanzien van dat STIP-verhaal. Maar u weet dat u daarmee ook de sector onder druk zet. Enerzijds kunt u netcongestie en die andere problemen niet oplossen, maar wees u dan in ieder geval bewust van die belemmeringen. Die kunt u meenemen in uw positieve reactie op dat document, dat investeringsplan dat voorligt, richting Europa.

Minister **Tieman**:

Dat neem ik mee, meneer Schutz.

De heer Heutink vroeg naar de beweegbare brug in Gouda. Ik ben bekend met het ongeval. Ik betreur de tragische afloop ook echt. We hebben de beelden gezien, ik in ieder geval wel. De OVV, de Onderzoeksraad voor Veiligheid, heeft al eerder onderzoek gedaan naar de veiligheid van op afstand bedienbare bruggen. Toen werd er geadviseerd om een landelijk kader voor brugbediening te ontwikkelen. Deze aanbeveling is verbreed naar alle beweegbare bruggen en de bediening van sluizen. Deze landelijke richtlijn is inmiddels gereed en ook beschikbaar via CROW. Hierover wordt in maart een webinar voor de betrokken partijen gehouden. Ik krijg op dit moment geen signaal dat er nu onveilige bruggen zijn. Echter, ik wil ook aan de heer Heutink meegeven dat dit om een provinciale brug gaat. Er loopt een onderzoek bij de provincie. Ik ga in contact treden met de provincie Zuid-Holland. Op het moment dat daar namelijk iets uit naar voren komt wat meerdere bruggen beïnvloedt, dan hebben we wel wat te pakken met elkaar. Ik ga dus een lijntje uitzetten naar de nieuwe gedeputeerde -- hij is gisteren geïnstalleerd als opvolger van de heer Frederik Zevenbergen -- om te zorgen dat het onderzoek in de casus Gouda wel gedegen gedaan wordt et cetera. Ik laat me dus informeren. Op het moment dat daar iets uitkomt, dan weten we dat ook. Ik laat onze bruggenexperts bij Rijkswaterstaat meekijken. Signalen zoals u die net wel even gaf, heb ik nog niet gekregen. Wellicht zijn die via de media gekomen. Ik pak 'm even helemaal op. Zal ik het zo doen?

De heer Goudzwaard en de heer Schutz vroegen naar de hinderplanning en de recreatievaart, waar onder andere HISWA-RECRON toe behoort. De heer Goudzwaard en de heer Schutz vroegen hoe ik borg dat de plannen voor iedereen worden nageleefd en hoe bestuurlijke bijsturing wordt georganiseerd als knelpunten ontstaan. Bereikbaarheid over water heeft mijn volle aandacht, zoals u de laatste negen maanden wellicht heeft kunnen zien. Dat geldt niet alleen voor de beroepsvaart, maar ook voor de recreatievaart. Met de hindersaanpak slim plannen, slim bouwen en slim reizen wordt erop ingezet om hinder als gevolg van de werkzaamheden op een acceptabel niveau te houden. Ik hoor u nu al een paar keer over de hindersaanpak, dus ik proef wat meer behoefte. Wellicht zijn er ook van uw kant visies en denkrichtingen. Die wil ik graag omarmen, want anders gaan we dit wellicht bij ieder gesprek met elkaar hebben. Ik zou een toezegging willen doen dat wij met uw commissie in de lijn en in de loop van de tijd een technische

sessie specifiek over dit onderwerp organiseren, misschien aangevuld met een ander onderwerp. U heeft net een technische sessie gehad. Ik wil u niet overstelpen met sessies, maar zo wordt de hinderaanpak zoals wij die nu voor ogen hebben echt een keertje goed beetgepakt. Ik hoor dan graag de input vanuit de commissie om die wellicht naar een 2.0 variant te brengen. Gelet op de enorme instandhoudingsopgave die we met elkaar hebben, is dit echt wel een onderwerp dat meer gaat spelen.

De fractie van D66 vroeg naar de zorgen van de passagiersvaart over het feit dat er op dit moment onvoldoende afgiftepunten zijn voor het Scheepsafvalstoffenverdrag. De SAB is daarin in de lead, als nationaal instituut voor huishoudelijk afvalwater. Ik ben in het verleden regelmatig naar Straatsburg gegaan voor de binnenvaart en de infrastructuur, want via gasolie zit daar een opbrengstaspect. Dat halen we op. Via het CDNI-verdrag, het Scheepsafvalstoffenverdrag, wordt dat verdisconteerd richting een nationaal instituut, zijnde de SAB. Ik begrijp de zorgen van de sector. We moeten dit met z'n allen goed regelen. Bij de totstandkoming van het verbod in 2021 zijn alle gemeenten geïnformeerd over het verbod en hun zorgplicht om het afvalwater binnen de bebouwde kom in te nemen. Tezamen met de sector hebben we afgelopen jaar in kaart gebracht welke extra afgiftepunten er moeten komen en waar deze geografisch gezien moeten komen. We zullen dit opnieuw bij de gemeenten onder de aandacht brengen. Tegelijkertijd is het hebben van een boordzuiveringsinstallatie ook een manier om aan de regels omtrent dat verbod te voldoen. Ik doe hier toch nog even een oproep. We hebben net voor de kerst de MIA/VAMIL-lijst gepubliceerd. Dat gaat om de milieu-investeringsaftrek, met allerlei maatregelen. Grijs water zit er ook bij. Hier wordt 155 miljoen voor uitgetrokken. Dat is toch een reductie van zo'n 20%. Het moet wel een investeringsaftrek zijn. Voor particulieren is het dan wat minder aantrekkelijk. Ik heb goede hoop dat het systeem later dit jaar wordt gecertificeerd, ook voor aan boord, zodat er relatief goedkope oplossing voor de sector is voor het afvangen en verwerken van vuil water aan boord. Met deze maatregelen is het ons streven om op tijd aan het verbod op het lozen van huishoudelijk afvalwater te kunnen voldoen.

Ik ga verder met afvalwater en wie daarvoor verantwoordelijk is. Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg daarnaar. Het Scheepsafvalstoffenverdrag bepaalt dat lidstaten voldoende ontvangstinrichtingen voor huishoudelijk afvalwater in moeten richten of moeten laten inrichten. Ik denk dat dat een belangrijke zin is. Het is aan de lidstaten om hier nationale invulling aan te geven. In Nederland is het streven dat gemeenten vanuit hun zorgplicht punten realiseren binnen de bebouwde kom. Gemeenten kunnen deze kosten gaandeweg terugkrijgen door een afgiftevergoeding te rekenen aan de sector. Dit is in lijn met het principe dat de vervuiler betaalt. IenW, wij dus, voert hierover regelmatig overleg met de betrokken partijen.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg naar vervolgstappen in relatie tot de al decennialang lopende discussie over de overgangsbepalingen voor kleinere schepen. Dan heb ik het over binnenvaartschepen. Die bepalingen

bewerkstelligen eigenlijk een omgekeerde modal shift en dat is zeer onwenselijk. Daar is na zo veel jaren nu toch een ei over gelegd; dat ik dat nog eens mee mag maken! De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft op basis van een systematische aanpak gewerkt aan een algehele oplossing per technische eis. De resultaten van de werkzaamheden zijn gedeeld met de sector, waaronder ook met de Algemeene Schippers Vereeniging, ASV, en Koninklijke Binnenvaart Nederland. Begin maart wordt de discussie in Straatsburg afgerond. Ik wilde hier graag al eerder wat over zeggen in het publieke domein, maar laten we dit nog even afwachten, want soms geldt: the devil is in the details. Daarna worden de voorgestelde oplossingen besproken met de EU-lidstaten en erkende organisaties binnen de CCR. De verwachting is dat er aan het eind van dit jaar een besluit zal worden genomen door het Europese overleg CESNI. Dan kan er volgens mij een mooie strik om deze decennia durende discussie over kleine schepen.

De **voorzitter**:

Hoeveel beantwoording heeft u nog, minister?

Minister **Tieman**:

Ik heb hierna nog twee mapjes, voorzitter.

De **voorzitter**:

Oké. Dan vraag ik de minister om een klein beetje vaart te maken.

Minister **Tieman**:

Ja. Dank u wel, voorzitter.

Meneer Van Duijvenvoorde vroeg: is de minister bereid werk te maken van proportionele regelgeving voor smart shipping? Hoe voorkomt de minister dat Nederland zijn positie verliest doordat andere landen wél durven te experimenteren? We houden elkaar echt vast. België experimenteert op dit moment met het eerste ADN-binnenvaartschip dat autonoom vaart. We complementeren elkaar. Dat betekent dat wij niet op onze handen zitten. Binnen CCR-verband of binnen UNECE-verband stappen zetten is dan ook een logisch vervolg. Dat is dan complementair aan elkaar. Ik vond het wel opvallend dat men meteen koos voor een schip met gevaarlijke stoffen, maar zo leggen we de lat wellicht hoger. Wellicht gebeurt het op een bepaald stuk vaarweg. Smart shipping biedt kansen voor het duurzamer en concurrerender maken van de binnenvaart. We kijken dan ook erg positief naar deze ontwikkeling en de verschillende proefprojecten. Het is belangrijk om eerst

voldoende ervaring op te doen met de regelgeving alvorens we naar een aanpassing van de bemanningssterkte gaan. Veiligheid staat voorop.

Dan toch nog even een stukje over aanvaringen met kunstwerken, onder andere bij Harlingen en op de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Dit is financieel niet vol te houden. Er wordt een OVV-onderzoek gedaan, maar kunnen wij hier wel op wachten? Ik heb een aantal opties op tafel gelegd waar ik met de sector over wil spreken, maar dit kan zo niet langer doorgaan. Er kan bijvoorbeeld ook sprake zijn van een beperking van de aansprakelijkheid tot maar 1,5 miljoen euro, terwijl we bij een aanvaring met een kunstwerk meteen al boven die bedragen zitten. Je zit ook meteen met een stremming voor de omgeving; over hinder gesproken! Moeten we daar dan een nationale kop op gaan zetten met Streckengeld? Dan moet je namelijk ook weer gaan opletten. "Streckengeld" is een Duitse term, maar die is in de binnenvaart bekend.

Er zijn op dit moment echter te veel aanvaringen, met name op dat stuk vaarweg, waardoor ik genegen ben om vooruitlopend op het OVV-rapport toch zaken in gang te gaan zetten; "no-regretmaatregelen" noem ik die dan. Ik zit echter ook te kijken naar de datum en de wisseling van de wacht. Ik heb hierover gesprekken binnen het ministerie en daar wil ik de sector bij betrekken. Het zal ook een onderwerp worden in het overdrachtdossier. Er zijn mogelijk ook nog andere alternatieven, waaronder smart shipping, of technische maatregelen om het in de stuurhut makkelijker te maken, maar de hoeveelheid aanvaringen op dat stuk vaarweg en de enorme kosten die daarmee gemoeid zijn, zijn wel erg opvallend.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA vroeg: kan de minister voor schippers op de Enterse zopen een uitzondering maken op de verplichting om het speciale vaarbewijs voor de rondvaart te behalen? De richtlijn voor beroepskwalificaties voor de binnenvaart schrijft schippers op passagiersschepen een kwalificatiecertificaat voor; dit geldt ook voor rondvaarten. Hier mag onder voorwaarden van worden afgeweken, maar dan moet er een certificaat worden afgegeven dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau kent. Nederland heeft van deze mogelijkheid gebruikgemaakt. Voor open rondvaartboten gold eerder alleen de verplichting een klein vaarbewijs te hebben. Voor dit vaarbewijs is alleen een theoretisch examen vereist. Dat kan echter niet worden beschouwd als gelijkwaardig aan het kwalificatiecertificaat schipper. Ik heb daarom een speciaal op de sector afgestemd vaarbewijs laten ontwikkelen, dat met name gericht is op de praktijkervaring. Voor bestaande schippers met aantoonbare ervaring is er een overgangsregeling. Voor alle schippers geldt een overgangstermijn van drie jaar.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg welke stappen er snel genomen kunnen worden op het gebied van de incidenten die ik net heb genoemd. Daar geef ik u hetzelfde antwoord op: ik ga in overleg, ook met het Platform Zero

Incidents, om hier stappen in te zetten en de sector ook echt even zelf aan zet te hebben. Dat gaan we samen oppakken, zeg ik kijkend naar de tribune.

Dan ga ik naar het kopje snel varen op de Waddenzee. De heer Heutink heeft hierbij ook een punt gemaakt van de aanlooptijd. Er zijn door de commissie meerdere vragen gesteld over de watertaxi en de bereikbaarheid van Ameland. Ik vind de bereikbaarheid van de Waddeneilanden erg belangrijk, maar ik vind ook dat het vervoer veilig moet zijn. Ik ben bij instituut MARIN geweest. Ik heb daar in een simulator gezeten, maar afijn. Ik heb daar ook aangegeven: doe wat u kunt ten aanzien van de snelheid. Zij hebben in een onafhankelijk onderzoek gekeken onder welke voorwaarden er in het donker veilig snel gevaren kan worden met een watertaxi. Ik heb ook mijn eigen ervaringen enigszins meegenomen. Ik krijg positieve signalen van de sector over wat er nu op de mat ligt. Dat is belangrijk. Ik ben blij met het rapport en met het perspectief dat daarmee wordt geboden voor de mogelijkheid om sneller te varen. Voor sommige partijen heeft het lang geduurd.

We mogen echter niet vergeten dat we dit onderzoek in de context van het ernstige ongeval bij Terschelling moeten plaatsen, dat bij alle betrokkenen diepe sporen heeft nagelaten. De OVV onderzocht dit ongeval en deed aanbevelingen om het varen veiliger te maken, maar tegelijkertijd liep er ook een rechtszaak tegen de betrokken schippers. Zowel de OVV als de rechtbank benoemden in hun bevindingen de snelheid. Dit benoem ik om enigszins het belang van zo'n MARIN-rapport aan te geven.

Dat ligt nu achter ons, maar ik geef ook aan dat er nog wat voor ons ligt. Ik heb aangegeven: ik ga dit regelen. In juni weet ik of ik daarna ruimte heb voor een pilotfase. Juni is de termijn die ik nodig heb voor een passende beoordeling. Die is nodig, heb ik mij laten informeren door het ministerie van LNV. De voorttoets die eerder gedaan is, is niet toereikend. De partijen die daarbij betrokken zijn, zijn hierover geïnformeerd. Mocht u later nog een vacature voorbij zien komen: we hebben op dit moment ecologen nodig, want de schoen wringt door het gebrek aan capaciteit. Ik ga zo snel mogelijk aan de slag. Ik noem hier de maand juni, want dan weten we hier meer over. Dan kunnen we voor de volgende donkere periode echt voor iedereen duidelijkheid hebben. Dit gaat geen jaar duren. Juni is de termijn; ik moet over deze horde heen.

De **voorzitter**:

Dat roept een vraag op van de heer Heutink. Dat is tevens zijn laatste interruptie.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Aan de ene kant is het fijn dat er zicht op is dat we weer veilig kunnen varen. Feit is wel dat er nu dus een nieuwe horde is, als we het al een horde kunnen noemen, want eigenlijk wisten we dit allemaal al. Sterker nog, Veltman heeft al eerder een ecologisch onderzoek hiernaar uitgevoerd. De minister heeft gezegd: ik ga het regelen. Dat gaf hij net al aan. Mijn vraag is: gaat de minister het nou regelen? Ik hoor namelijk allemaal voorwaarden, mitsen en maren. Hij zei: ik kan misschien in juni of juli een besluit nemen. Het is nog vol vaagheden, als ik heel eerlijk ben. Ik wil gewoon van de minister weten: sprak hij met de uitspraak "ik ga het regelen" mooie woorden voor de bühne of woorden waarmee Ameland straks ook echt vooruit kan?

Minister **Tieman**:

Het zijn woorden waar Ameland straks echt mee vooruit kan. De voortoets die gedaan is door de betreffende ondernemer, is echter onvoldoende gebleken. U moet dan echt denken aan de Natuurbeschermingswet. We zitten daar in een Natura 2000-gebied. Ik heb geen signalen dat we niet door die beoordeling komen; laat dat ook helder zijn. We doen het echt met betrokkenheid van de partijen. Ik ga op de negende ook in gesprek met alle partijen. Ik heb de druk hier echt zo veel mogelijk op zitten. Alleen, ik ben blij dat we een deskundig bureau hebben gevonden dat dit op deze termijn kan doen. Natuurlijk had ik het liever veel eerder gezien, maar met die voortoets viel het een en ander anders uit. We moeten nu echt zo'n passende beoordeling doen. Daar moet je een extra aanloop voor nemen, gelet op de wet- en regelgeving die we in dit land kennen op dit onderwerp, maar ik neem de woorden die ik destijds heb uitgesproken, niet terug. Ik als minister zal hierin echt een stap gaan zetten, en daarbij kijk ik ook naar de overdracht. Ik heb de signalen gekregen: in juni heeft minister meer handelingsperspectief voor ruimte. Met "ruimte" bedoel ik: dan heb ik meer vrijheden, die ik op dit moment, gelet op de wet- en regelgeving die we hebben, niet heb. Ik moet dus echt eerst die passende beoordeling laten doen.

De **voorzitter**:

Goed. De minister vervolgt zijn betoog. Ik wil hem echt vragen dat rap te doen, want de leden willen ook een tweede termijn, denk ik.

Minister **Tieman**:

Voorzitter. Dan ga ik naar het laatste kopje: overig. Daarin zit maar één antwoord. Gelet op de tijd, komt dat goed uit, denk ik. D66 vroeg: is de minister bereid in gesprek te gaan voor de kade op Terschelling? Ja, ik ga op korte termijn in gesprek. Ik heb hier bij de begrotingen twee keer op

gereageerd, ook in overleg met BZK; misschien heeft u dat niet meegekregen. In maart gaan we het overleg aan. Ik wil dat we het voor die tijd als Rijk op een rij hebben. Dan treden we daarop toe. Ik wil ook de provincie erbij betrekken om de problematiek en het handelingsperspectief inzichtelijk te maken. Ik informeer uw Kamer zo spoedig mogelijk daarna. Daarbij kijken we naar het seizoen dat aanstaande is. Die tijdspanne is dus duidelijk.

Voorzitter. Dan kom ik nog even terug op uw vraag over een klimaatneutrale haven en de MKBA. Haven en kabinet werken toe naar het meest duurzame havenindustriële complex ter wereld. Ik kan toezeggen dat we de MKBA meenemen in de verkenning van het ruimtegebrek in de Rotterdamse haven. Die vindt plaats in NOVEX-verband. We werken ook toe naar een visie over bunkerbrandstoffen, waarin dit ook aan de orde komt, maar dat is dan geen MKBA. De toekomstvisie voor de haven gaat over zowel economische als duurzaamheidszaken die in balans zijn met de omgeving. Zeewaartse uitbreiding is daarin een van de onderwerpen, maar het gaat echt over veel beter ruimtegebruik. Daar zit de leefbaarheid ook veel meer in geborgd. Ik doe dus de toezegging om een MKBA in deze verkenning mee te nemen.

De **voorzitter**:

Oké. Ik kijk naar de leden om te zien of er behoefte is aan een tweede termijn. Er wordt geknikt. De spreektijd in de tweede termijn is 1 minuut en 20 seconden. Ik geef graag eerst het woord aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Voorzitter, dank. Ik wil een tweeminutendebat aanvragen en ik zal meteen even zeggen waarom. Ik doe dat vanwege de watertaxi. Ik snap waar de minister doorheen moet, maar ik vind het te lang duren. Het is nu al donker en het blijft ook nog een hele lange tijd donker. De minister zou nu al kunnen zeggen dat we het gewoon gaan gedogen, vooruitlopend op wat er komen gaat. Er is zicht op legalisatie. Zoals de minister net heeft aangegeven, gaat hij het regelen. Met die woorden kunnen we gewoon gedogen. Dat betekent dat we ook nu, in de resterende donkere dagen die we nog hebben, per direct de bereikbaarheid van Ameland kunnen verbeteren. Ik vind dat we die verantwoordelijkheid hebben richting Ameland. Tenzij de minister dat nu kan toezeggen in de tweede termijn, zal ik daarover een motie indienen, waarbij ik hoop op brede steun van de Kamer, zodat we ook daadwerkelijk de bereikbaarheid en de veiligheid van al die mensen die van en naar Ameland moeten, kunnen garanderen.

Dank.

De **voorzitter**:

Mevrouw Vellinga-Beemsterboer.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb veel gehoord en geleerd vandaag, over een onderwerp dat voor mij relatief nieuw is. Ik ben blij om te horen dat er al wordt vooruitgekeken naar een Sectoragenda Maritieme Maakindustrie 2.0. De minister zegt terecht dat je nu geen antwoord kunt geven op de financiële vraagstukken die daaruit voortkomen, maar we kunnen er op deze manier wel voor zorgen dat de vaart erin blijft.

Ik heb nog één vraag aan de minister. Ik ben blij om te horen dat hij gesprekken heeft over de problematiek rond HVO. Ik zou de minister willen vragen om ook in gesprek te gaan met de eilandgemeenten over de mogelijke gevolgen voor de aanbesteding en hen daarbij te betrekken, zodat zij niet verrast worden. Er leven op de eilanden namelijk verschillende wensen ten aanzien van de verduurzamingsstappen die voor de veerdiensten genomen kunnen worden.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank, voorzitter. Ik heb eigenlijk niets te melden. Ik ben blij met het antwoord van de minister dat hij een technische sessie wil beleggen aangaande de perikelen en de uitdagingen in de pleziervaart. Dat wachten we dus af.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Dank aan de minister en allen die hem ondersteunen voor de beantwoording die we hebben gehad, ook gezien waar de minister tegenaan loopt. Ik denk dat wij ook wel gebruik zullen maken van het

tweeminutendebat, maar ik wil de minister danken voor zijn goede inzet voor maritieme zaken. Dit zal wellicht zijn laatste debat zijn op dit gebied, maar ik heb van hem een warm hart voor de maritieme sector gezien. Dat waardeer ik enorm, dus dat compliment wilde ik hier maar neerleggen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ter afhechting van het gesprek over Amsterdam: om het een toezegging te laten zijn, moet ik u vragen of u ook een terugkoppeling zou willen geven per brief, dus bij dezen.

Tweede punt: Ameland. Het moment van dat ecologisch onderzoek komt wel heel erg ongelukkig uit, zeker gezien de uitspraak dat het voor de volgende donkerperiode, waar we nu in zitten, geregeld zou zijn. Dat is het niet. Natuur is belangrijk, geen syllabe daaraf, maar bereikbaarheid voor eilanders is dat ook. Daarom zou ik de minister eigenlijk willen vragen of hij in gesprek wil gaan met de minister van LVVN, die verantwoordelijk is voor Natura 2000, om te kijken of hier maatwerk mogelijk is. Ik vraag om een toezegging om bij wijze van spreken vanaf morgen of volgende week in ieder geval te gaan varen tot juni, wanneer dat onderzoek gedaan wordt, want Amelanders kunnen niet meer wachten.

Voorzitter, laatste punt. Dank voor de toezegging voor de pleziervaart, maar het gaat niet alleen om pleziervaart; het gaat ook om de binnenvaart. Ik wil dus ook graag dat die betrokken wordt bij het gesprek dat we in technische zin met elkaar gaan hebben.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Er zijn nog een paar open eindjes. Ik had over de voortgangsrapportage van de sectoragenda No guts, no Hollands Glorie! een vraag gesteld, maar daar heb ik nog geen antwoord op. Het antwoord over de Enterse zompen neem ik even mee terug. Ik ga even nadenken of dat

voldoende is. Ik had ook gevraagd hoe de Maritieme Autoriteit bijdraagt aan het vestigingsklimaat.

En dan het belangrijkste. Alhoewel, de andere dingen zijn ook heel belangrijk. We hebben van de minister echter geen goede toezegging gekregen over de fysieke infrastructuur in de havens. Het eerste antwoord was goed. Toen dacht ik: ja, dat is geborgd. Vervolgens kwam de minister er in een ander mapje op terug en kwam er wat ruimte. De heer Stoffer heeft in een andere commissie een motie ingebracht; ik heb hier een vergelijkbare voor me, van de heer Dekker, die de minister vraagt de mogelijkheden te onderzoeken om het beschermd instrumentarium dat door de Wet vifo geboden wordt, te verruimen naar andere sectoren. Mijn vervolgvraag is: kan de minister toezeggen dat hij dat doet voor de fysieke infrastructuur in de havens? Als hij daar ja op zegt, dan is het geborgd en hebben wij de juiste toezegging.

Tot zover.

De **voorzitter**:

De heer Van Duijvenvoorde.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Dank, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording van de vragen. Ik acht mijn vragen afdoende beantwoord en ik zie uit naar de toezegging van een document omtrent de investering in de veiligheid van de Noordzee.

De **voorzitter**:

Dan geef ik mezelf even het woord, voor GroenLinks-Partij van de Arbeid. Ook ik dank de minister voor de beantwoording. Ik sluit me geheel aan bij de vraag van het CDA over de Wet vifo. Volgens mij was de vraagstelling heel helder. Het gaat om onze havens en het gaat erom dat er binnen het terrein van de havens kritieke infrastructuur is, of het nou gaat om de containeroverslag of om de raffinaderijen. Het gaat erom dat de infrastructuur binnen dat terrein onder de Wet vifo gaat vallen; dat is volgens mij de inzet die wij hebben.

Het is verder goed om te horen dat de minister bereid is om een MKBA te doen op de havens. Ik denk dat het ongelooflijk belangrijk is dat we heel zorgvuldig kijken naar de rol van de havens in een klimaatneutrale wereld, waarbij we geen fossiele brandstoffen meer verschepen en er dus ook ruimte komt voor iets anders. Hoe gaan we dat optimaliseren? Ik wil ook graag horen op welke termijn deze MKBA gedaan wordt.

Dan vraag ik de minister hoeveel tijd hij nodig heeft om de beantwoording voor te bereiden.

Minister **Tieman**:

Een ruime vijf minuten.

De **voorzitter**:

Dan gaan we over vijf minuten verder.

De vergadering wordt van 12.46 uur tot 21.51 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik open de vergadering voor de beantwoording van de minister in tweede termijn.

Minister **Tieman**:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met de Wet vifo. Voor de Wet vifo staat echt het ministerie van EZ aan de lat. Er wordt ook echt geen lijst gemaakt met welke sectoren et cetera. En we hebben ook de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten, dus ik moet voor dit punt echt doorverwijzen naar EZ. We zijn met elkaar in overleg. Wij zetten in op die scheepvaartafwikkeling maar ook op de terminals. Daarbij zal echt rekening worden gehouden met de administratieve lasten, maar het ministerie van EZ staat hiervoor aan de lat, en communiceert hier dan ook over. Zo zou ik het willen terugleggen bij u.

Dan de terugkoppeling per brief in verband met Amsterdam. Ik kan daarop een toezegging doen. Ik doe dat na het bestuurlijke overleg en na het politieke gesprek met de nieuwe minister en het nieuwe college.

Dan HVO en de Waddenveren. We nemen dit mee. Dat is dus ook een toezegging van mijn kant. We nemen dit mee voor de Waddenveren die er zijn. Ik kan het ook al meenemen in mijn bezoek aan onder andere Ameland op 9 februari, als gespreksonderwerp voor de concessie die daar zal plaatsvinden.

Dan toch echt even de heer Heutink. Ik hoor wat u zegt, maar ik heb het maximale van LNVN gevraagd, echt het maximale. Het wordt ook echt één vergunning; het worden geen aparte deelvergunningen. We hebben dus vooraf al heel veel huiswerk gedaan. Ik kan alleen niet ... Mijn handen zijn gewoon gebonden, net als met de gekorfde vleermuizen bij de A2.

Bestuurlijke moed heeft hier in mijn optiek niks mee te maken. Ik moet wachten tot juni, meneer Heutink. Ik moet wachten tot we die passende beoordeling hebben gedaan. Dat is gewoon het wettelijke kader. Ik heb geen ruimte om daarvan af te wijken. Dat is wat ik terugkrijg. Ik heb de mensen gechallenged en ik heb ze nog een keer gechallenged. Dat is de informatie die ik heb, en ik vertrouw op mijn mensen voor dit advies. Als ik de ruimte enigszins zou hebben, zou ik die benutten, maar ik heb me te houden aan deze wet- en regelgeving, meneer Heutink. Maar uiteraard heb ik sympathie voor uw voorstel. Dit moet zo snel mogelijk geregeld worden. Als we in juni het handelingskader van de minister hebben en de passende beoordeling is gedaan, hebben we dit gewoon voor de volgende donkerperiode geregeld met elkaar. Dat gaat om sneller varen in de nachtelijke uren. Daar gaat het om. Toch even, voorzitter, in verband met de nieuwigheid van de Kamer: informeert u zich ook goed over hoe het eiland op dit moment bereikbaar is. Ik wil verder gaan. Ik wil helemaal met u meegaan, maar dat wordt dan in de nacht in de volgende periode. In juni heeft de minister handelingsperspectief met betrekking tot pilots et cetera. Nu niet.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Als de minister zijn medewerkers kan challengen dan kan ik de minister challengen, dus dat ga ik even doen. De minister doet namelijk net alsof dat snel varen in de nacht richting Ameland een nieuw feit is, maar ik wil de minister er toch op wijzen dat er vóór het ongeval bij Terschelling al een gedoogconstructie was. Daarin werd gedoogd dat er werd gevaren. Naar mijn weten is er vanaf het moment dat we ooit zijn begonnen met gedogen tot en met nu, aan de wet- en regelgeving niets dusdanig veranderd dat we nu niet opnieuw kunnen gedogen. Mijn vraag is dus wat er is veranderd, even los van het ongeval, want dat vinden we verschrikkelijk en het is goed dat daar aanbevelingen voor zijn geweest. Wat is er dusdanig veranderd in de wet- en regelgeving dat we niet nu opnieuw kunnen gedogen?

Minister **Tieman**:

Dat gaat om het onderwerp nood. Op dit moment mag je sneller varen, namelijk 40 kilometer per uur, als er sprake is van nood. Dan is dat mogelijk. Dat is dan het gedogen.

De heer **Schutz** (VVD):

Veiligheid gaat voor alles, maar daar hebben we het niet over, omdat de veiligheid is afgerond, zoals u heeft aangegeven. We komen hier met een nieuw element, namelijk die ecologische context. Die is ook belangrijk, maar het is wel zo duivels jammer dat dit is gemist in de achterliggende periode. Ik

weet wel dat ecologie een onderwerp is dat via Natura 2000 bij een ander ministerie hoort, maar daarom pleitte ik er net in tweede termijn voor om vooral met uw collega van LVVN na te gaan wat hier aan maatwerk mogelijk is, zodat iets wat altijd al was in de ecologische context geen geweld wordt aangedaan, terwijl de Amelanders toch geholpen kunnen worden. Naar ik heb begrepen, verwees u vorig jaar ook naar een volgende donkerteperiode. Met andere woorden: het gaat nu om twee donkerteperiodes. Dat maakt het zo verschrikkelijk knellend. Het is niet voor niks dat wij dit appel doen.

Minister **Tieman**:

Ik wil u tegemoetkomen door dit bij LVVN aan te kaarten en verder het gesprek aan te gaan. Ik ga zover als ik op dit moment kan gaan om u en de Amelanders tegemoet te komen. De negende heb ik hierover een gesprek, maar op dit onderwerp heb ik ook een paar handboeien om; daar moet ik ook rekening mee houden. Dat weeg ik dan zo af. Als ik ruimte zou hebben, zou ik die benutten, maar ik heb geen ruimte tot juni.

De heer **Schutz** (VVD):

Is dat een toezegging?

De **voorzitter**:

U nam het woord voordat u het woord kreeg, maar ik begrijp dat dit een toezegging is van de minister en dat hij het gesprek aangaat.

Minister **Tieman**:

Ja, zeker.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn beantwoording.

Minister **Tieman**:

Dat was het, voorzitter. Nee, ik heb nog niet alles gehad. Excuus daarvoor.

Ik ga nog in op de klimaatneutrale haven en de MKBA. We zijn net begonnen met de verkenning. U wil een toezegging? Nou, dan geef ik u die: Q1 volgend jaar.

Dan regelgeving en het verminderen van de regeldruk. Het verminderen van de regeldruk is onderdeel van het kabinetsbeleid. Enfin, voor de zomer zijn 500 regels aangepakt. Daarover wordt u voor het eind van 2026 geïnformeerd. Om even specifiek in te gaan op de opmerking van de heer Heutink: dat was al toegezegd, dus dat gaan we gewoon oppakken.

Tot zover, voorzitter.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik mis nog de antwoorden op twee vragen uit de eerste en de tweede termijn. Hoe draagt de Maritieme Autoriteit bij aan het vestigingsklimaat, en wanneer krijgen we de voortgangsrapportage van de sectoragenda? Die twee vragen heb ik in beide termijnen gesteld.

Minister **Tieman**:

Eén moment alstublieft. Ik overleg even met mijn ambtenaren.

Voorzitter. De sectoragenda: Q2. Dan krijgt u er nog eentje.

Nog een moment, alstublieft.

De **voorzitter**:

Terwijl er druk wordt gezocht, zie ik dat mevrouw Vellinga-Beemsterboer ook een vervolgvraag heeft.

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Volgens mij had ik ook nog een vraag openstaan, namelijk over de IMO en het scrubberwater.

Minister **Tieman**:

Tegen mevrouw Boelsma-Hoekstra zeg ik dat ik bij de commissie zal terugkomen op de NLMA. Ik doe dat schriftelijk om die vraag even goed te beantwoorden.

De laatste vraag die gesteld is, heb ik even niet scherp, gelet op de constellatie. Kunt u die nog eenmaal doorgeven, alstublieft?

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Ja. Ik zit zelf ook even te zoeken naar de formulering en het gesprekje dat we daar net over hadden. Ik had gevraagd naar de verboden op scrubberwater. Andere landen hebben wel verboden. De minister zei: alleen Duitsland. Ik begrijp echter dat meer landen hier aanvullende regelgeving voor hebben. Staan wij niet sterker door dit ook zo snel mogelijk in te voeren?

Minister **Tieman**:

Een correctie is inderdaad nodig. Voor zeezwaaiersscrubbers betreft dit Duitsland. Dat is ook weer zo'n terminologie, dus vandaar die verwarring. De weerstand bij de IMO zit 'm erin dat sommige partijen vinden dat de milieu-impact in bepaalde regio's niet voldoende wordt aangetoond vanwege de verdunning. Dat heeft ook te maken met stromingen. Doe je dat in het Kattegat bij Denemarken bijvoorbeeld, doe je dat in het Engelse Kanaal of bij een land dat echt aan een volle zee ligt, waar meer stroming is? In de IMO is consensus nodig voor het instellen van zo'n verbod. Daarom hebben we nu in OSPAR-verband zo'n verbod voor zeehavens en binnenwateren afgesproken. Onderzocht wordt of we dat gaan oprekken naar de 12 mijlszone. In 2027 verwachten we daar een besluit over te kunnen nemen. Ik ga nu niet voorstellen om dat op nationaal niveau te doen, maar ik wil wel goed kijken naar de landen om ons heen die dat wel al gedaan zouden hebben om te zien of het toch mogelijk is. Anders wil ik hier echt gezamenlijkheid betrachten, ook gelet op het level playing field waar we het net over hadden en kijkend naar de termijn van 2027 die niet meer heel ver weg is. Dat is echt volgend jaar.

De **voorzitter**:

Goed. Daarmee is de beantwoording afgerond. Ik ga over tot het voorlezen van de toezeggingen. Dat zijn er best een hele hoop, dus deze vergadering loopt ietwat uit.

- Ik begin met de eerste toezegging. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe binnen een maand zo veel mogelijk informatie over de juridische status ten aanzien van de bescherming van de Noordzee-infrastructuur en de aanpassingen die nodig zijn op schrift met de Kamer te delen in aanloop naar de indiening van een wetsvoorstel.

Minister **Tieman**:

Ja.

De **voorzitter**:

De volgende toezegging.

- Twee. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe op korte termijn met de gemeente Amsterdam in overleg te treden over de voorgenomen sluiting van de zeecruiseterminal en rapport hierover aan de Kamer.

Wat is hierbij de termijn?

Minister **Tieman**:

Voorzitter. Q2.

De **voorzitter**:

Q2.

- De derde toezegging. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan de leden Boelsma-Hoekstra en Kröger om in overleg te treden met andere departementen met als inzet de Wet vifo te benutten voor de bescherming van de haveninfrastructuur en daarin op verzoek van het lid Schutz ook aandacht te hebben voor de lasten voor bedrijven.

Minister **Tieman**:

Correct.

De **voorzitter**:

De volgende toezegging.

- Vier. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt op verzoek van het lid Van Duijvenvoorde een overzicht toe van toekomstig benodigde veiligheidsgerelateerde investeringen die voortvloeien uit nog aan te leggen energie-infrastructuur op de Noordzee.

Ik vraag hierbij naar de termijn.

Minister **Tieman**:

Q2.

De **voorzitter**:

Ja.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt aan het lid Heutink toe een analysebenchmark uit te voeren ten aanzien van de regeldruk in de maritieme sector. Daarin worden ook de vragen van de heer Schutz meegenomen ten gevolge van het EU-investeringsplan voor duurzaam transport STIP.

Ook daar stel ik de vraag naar de termijn.

Minister **Tieman**:

Q3.

De **voorzitter**:

Dan de volgende toezegging.

- Zes. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan het lid Stoffer in gesprek te gaan met de minister van Asiel en Migratie over het uitstempeldossier en de Kamer daarover schriftelijk te informeren.

Ook hier vraag ik naar de termijn.

Minister **Tieman**:

Q2.

De **voorzitter**:

De volgende.

- Zeven. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe op korte termijn in overleg te treden met de staatssecretaris van IenW en de binnenvaartsector over verduurzaming en de Kamer hierover te informeren.

Op welke termijn?

Minister **Tieman**:

Q1.

De **voorzitter**:

Dan de volgende.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de door het lid Kröger gevraagde MKBA in relatie tot de Rotterdamse haven in een klimaatneutrale wereld te zullen uitvoeren.

Ik begreep dat dat ging om volgend jaar Q1.

Minister **Tieman**:

Correct.

De **voorzitter**:

Oké.

- De minister zegt toe aan het lid Schutz het gesprek aan te gaan met het ministerie van LNV inzake de sneldienst Ameland.

Om welke termijn ging dit?

Minister **Tieman**:

Q1.

De **voorzitter**:

Q1.

- En dan was er nog een toezegging gedaan aan mevrouw Boelsma-Hoekstra voor Q2 over een ...

Dat hebben we net niet zo goed kunnen notuleren. Waar ging het om?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ja. Dat ging om het volgende:

- ... een voortgangsrapportage van de sectoragenda.

Minister **Tieman**:

Q2.

De **voorzitter**:

En tot slot.

- De minister komt nog schriftelijk terug op de vraag van het lid Vellinga inzake IMO-scrubber en dat gebeurt in Q1.

De heer Schutz heeft nog een opmerking over de toezeggingen.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, ik mis één toezegging. In mijn ogen heeft de minister toegezegd dat hij een technische briefing zou organiseren met de recreatievaart. Ik vulde daarbij aan dat het vooral ook voor de binnenvaart was.

De **voorzitter**:

Een technische briefing is een instrument van onze Kamer zelf. Daar gaan wij zelf over. Dat is voor de rest geen schriftelijke toezegging, maar ik begreep dat het ministerie wil meewerken aan deze technische briefing. En wij pakken dat op, zeggen we hier!

Mevrouw **Vellinga-Beemsterboer** (D66):

Heel kort nog. Ik mis nog de toezegging dat de minister ook in gesprek gaat met de eilanden over de mogelijke gevolgen van de hogere kosten van HVO voor de aanbesteding.

De **voorzitter**:

De minister knikt, dus dat is een toezegging.

Minister **Tieman**:

Ik probeer die ook meteen smart te maken. Dat gebeurt dan in Q2. Ik heb daar even voor nodig, ook kijkend naar de onderwerpen, de nieuwe minister et cetera.

De **voorzitter**:

Helder. Dan was er nog een opmerking van mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Volgens mij had ik nog de toezegging gekregen dat ik schriftelijk te horen krijg hoe de Nederlandse Maritieme Autoriteit bijdraagt aan het vestigingsklimaat.

Minister **Tieman**:

Q1.

De **voorzitter**:

En dat gebeurt in Q1.

Het lid Heutink vraagt een tweeminutendebat aan. Er is een ongeloofelijke hoeveelheid toezeggingen gedaan. Misschien komt dat doordat dit een van de laatste maritieme debatten van de minister is en er een nieuwe Kamer is. Met dat heugelijke feit sluit ik deze vergadering. Dank u wel.

Sluiting 13.08 uur.