

Vergaderjaar 2022–2023

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 408**

## **VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**

Vastgesteld 30 juni 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 30 mei 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2022 inzake rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid getiteld Beknelling door sleepdraad met fatale afloop. Lessen uit het ongeval aan boord van de sleepboot En Avant 7 (Kamerstuk 31 409, nr. 370);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 januari 2023 inzake rapportage van het onderzoek naar de stabiliteit van boomkorkotters (Kamerstuk 29 675, nr. 219);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 januari 2023 inzake stand van zaken varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 394);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 februari 2023 inzake reactie op het rapport Navigating an uncertain future (Kamerstukken 35 207 en 34 244, nr. 62);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 februari 2023 inzake beleidsdoorlichting artikel 18 Scheepvaart en Havens (Kamerstuk 32 861, nr. 79);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2023 inzake reactie op verzoek commissie over brief van het college van B en W van de gemeente Ameland over de problemen bij de vaarverbinding tussen Ameland en Holwerd (Kamerstuk 31 409, nr. 398);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 maart 2023 inzake reactie op verzoek commissie over brieven van de Koninklijk Horeca Nederland (KHN) en van het Ondernemers Platform Ameland (OPA) over de vaargeul Ameland-Holwerd en het besluit van Wagenborg Passagiersdiensten (WPD) om op de route niet meer te varen bij een waterstand van 1.40 meter -NAP of lager (Kamerstukken 31 409 en 29 684, nr. 399);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2023 inzake reactie op verzoek commissie over**

- onthefing voor het plaatsen van dampverwerkingsinstallaties (Kamerstuk 31 409, nr. 401);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2023 inzake onderzoeksrapport De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041) (Kamerstuk 31 409, nr. 400);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 mei 2023 inzake invulling van de gewijzigde motie van het lid Stoffer over het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma zo snel als mogelijk naar de Kamer sturen (Kamerstuk 31 409, nr. 395) (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 114);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake opvolging bevindingen onderzoek stabiliteit boomkorkotters (Kamerstuk 29 675, nr. 223);**
  - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake opvolging MTR vervoerconcessies Friese Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 802);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake reactie op verzoek commissie over aanbevelingen uit het rapport van de beleidsdoorlichting artikel 18 Scheepvaart en Havens (Kamerstuk 32 861, nr. 80);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 mei 2023 inzake scheepvaartveiligheid windparken op zee (Kamerstukken 31 409 en 33 561, nr. 403);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 mei 2023 inzake beantwoording vragen commissie inzake de beleidsdoorlichting artikel 18 Scheepvaart en Havens (Kamerstuk 32 861, nr. 79) (Kamerstuk 32 861, nr. 81);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2023 inzake stand van zaken varende ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 402);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 mei 2023 inzake reactie op het rapport Beknelling door sleepdraad met fatale afloop. Lessen uit het ongeval aan boord van de sleepboot En Avant 7 (Kamerstuk 31 409, nr. 405);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 mei 2023 inzake stand van zaken openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken (Kamerstuk 31 409, nr. 404);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2023 inzake voortgang Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (Kamerstuk 24 691, nr. 141);**
  - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2023 inzake intentieverklaring walstroom (Kamerstukken 31 409 en 32 813, nr. 406).**

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

De voorzitter van de commissie,  
T. de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,  
Rijkers

**Voorzitter: Graus**  
**Griffier: Meedendorp**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Alkaya, Graus, Tjeerd de Groot, Koerhuis, Kröger en Krul,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.30 uur.

**De voorzitter:**

Hartelijk welkom allemaal. Ik open het commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag gaat het over iets waarin ons kleine land altijd groot was, is en hopelijk ook blijft: maritiem. Ik heet de mensen op de publieke tribune, de mensen die vanuit huis kijken en luisteren via het digitale kanaal, de Minister en zijn team en de leden der Staten-Generaal van harte welkom. Ik stel voor een spreektijd van vier minuten en vier losse interrupties per persoon te hanteren. Ik wil ook een mededeling doen: de heer Stoffer, van de SGP, is helaas verhinderd wegens privéomstandigheden, dus hij is er niet. Dan geef ik graag als eerste het woord aan de heer Koerhuis. Hij spreekt namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie. Uw vier minuten lopen, meneer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Voorzitter. Wij staan voor de bereikbaarheid van heel Nederland. Wij staan voor al die bedrijven en alle mensen die werken bij deze bedrijven en afhankelijk zijn van een bereikbaar Nederland, zoals rondom de Rotterdamse haven, internationaal knooppunt voor goederenvervoer, en rondom alle wegen, spoorwegen en vaarwegen naar het achterland. Voorzitter. Ik heb een triest verhaal aangehoord van vier schippersgezinnen. De opvang van hun kinderen is vastgelopen in procedures van het Ministerie van VWS. Hun kinderen worden uit hun opvang in Noord-Nederland, Zeeland en Limburg gezet. Ik heb schriftelijke vragen gesteld om dit te voorkomen. De binnenvaart is belangrijk voor de economie en moet toegankelijk blijven voor familiebedrijven. Graag een reactie. Het schip is de beste manier om goederen te vervoeren. Dat is omdat een schip 50 keer het eigen gewicht aan vracht kan vervoeren. Ik richt me op de bereikbaarheid van de regio. De zeehavens in Zeeland krijgen een tweede zeesluis voor de vaarweg Gent-Terneuzen. Ik begrijp dat de zeehavens een spoorweg nodig hebben. Wanneer gaat België het Belgische deel bijdragen?

De Minister werkt aan een masterplan voor de zeehavens in Groningen. Ik begrijp dat de zeehavens een langere zeesluis voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl en een elektrische spoorweg nodig hebben. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan? Het is goed dat de Minister heeft aangekondigd dat de zeehavens twee keer twee banen voor de N33 krijgen. Naar welke dekking kijkt hij hiervoor? Wanneer gaat hij het masterplan afronden? We zien de problemen van de vaarweg Holwerd-Ameland. Gisteren was de autobrug kapot, waardoor honderden mensen waren gestrand. Het is een vaarweg die structureel verzandt. Het is dus goed dat we nu drie baggerboten inzetten, maar ik begrijp dat de baggerboten het zand dicht bij de kant van de vaarweg moeten neerleggen. Kan de Minister ervoor zorgen dat de baggerboten dit verder weg mogen doen? Ik begrijp dat MARIN heeft gezegd dat de huidige breedte van de vaarweg al te smal is voor één veerboot. Moeten we de veerdienst nu terugschroeven van maximaal twee naar één veerboot tegelijk in de vaarweg? Wat kan de Minister hieraan doen?

We hebben het programma Modal Shift gestart om goederenvervoer van de weg naar het water te verplaatsen. De Minister heeft toegezegd om te kijken of we kunnen uitbreiden naar Twente. Graag een stand van zaken. Ik zie al langer dat de wettelijke eisen voor de veiligheid van regionale havens moeilijk te halen zijn. Het is goed dat de Minister de beveiliging van de Rotterdamse haven verhoogt, maar ik hoor dat criminelen zich verplaatsen naar regionale havens. Wat gaat de Minister hiertegen doen? Ik hoor dat de wettelijke eisen voor brandveiligheid in de omliggende landen lager liggen en dat de landelijke overheid in die landen een deel van de kosten dekt om die eisen te halen. Is dit eigenlijk al in kaart gebracht in Nederland?

De landelijke overheid probeert al lang om een verbod op varend ontgassen in te voeren. Het is goed dat de Minister nu heeft aangekondigd om dit te gaan doen. Ik heb begrepen dat Zwitserland het niet wilde ratificeren. Gaat Zwitserland dit nu toch doen? Ik ben scherp op de uitvoering. Een landelijk verbod is beter te handhaven dan een provinciaal verbod. Heeft de ILT hiervoor voldoende capaciteit? Hoe gaat de ILT handhaven bij buitenlandse schepen? In plaats van varend ontgassen moeten schepen straks ontgassen bij ontgassingsinstallaties. Ik begrijp dat onze havens hiervoor moeilijk een vergunning van provincies krijgen. Kan de Minister provincies monitoren en de Kamer hierover regelmatig informeren?

Zoals iedereen weet, is vaarveiligheid voor mij een topprioriteit. In het afgelopen jaar zijn er twee incidenten geweest waarbij een schip stuurloos rondvoer richting een windpark. Ik heb hierover schriftelijke vragen gesteld. Moeten we in Nederland een scheepsverkeersleiding opzetten? Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

Onze havens bouwen die windparken en moeten nieuwe haventerreinen ontwikkelen. De Houtrakpolder in de Amsterdamse haven is opgenomen in de MIRT-afspraken. Graag een stand van zaken. De vorige keer hebben we het gehad over nieuwe haventerreinen financieren door een staatsdeelneming te nemen in een haven. Kunnen we dit doen bij de Houtrakpolder?

Ik heb schriftelijke vragen gesteld over drijvende eilanden. Hoe zouden we die kunnen financieren? Ik herinner de Minister aan de aangenomen motie-Van der Molen/Koerhuis om onze havens te beschermen tegen buitenlandse financiering. Ik heb vorige week de toezegging gekregen dat de Minister vandaag terugkomt op het beschermen van onze havens tegen oneerlijke buitenlandse concurrentie.

Voorzitter, tot slot. We zien dat er in Rotterdam discussie is over het salaris van de nieuwe haventopman. Ik wil mijn complimenten aan de Minister geven. De Rotterdamse haven is de grootste van Europa en ik vind dat wij voor het salaris van de nieuwe haventopman Europees moeten kijken. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank voor uw inbreng namens de VVD, meneer Koerhuis. Er is een interruptie van de heer Alkaya, van de Socialistische Partij.

**De heer Alkaya (SP):**

De heer Koerhuis gaf aan dat hij veel affiniteit heeft met het mkb en de binnenvaart, met de familiebedrijven die daarin werkzaam zijn. Dat deel ik met hem. Hij had het ook over een specifiek probleem. Ik hoop dat dat inderdaad wordt opgelost.

Er is ook een probleem waar meer dan de helft van de sector mee te maken heeft. Meer dan de helft van de sector, zeker de mensen met de kleinere binnenvaartschepen die een wat ouder schip hebben, maakt zich zorgen dat hun oudere schepen straks moeten voldoen aan nieuwbouweisen. Dat gaat dan natuurlijk heel veel kosten. Dat gaat onrendabel veel kosten en zal in de praktijk betekenen dat heel veel kleinere binnenvaart-

schepen zullen verdwijnen. Wat vindt de heer Koerhuis daarvan? Dat moeten we toch oplossen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben het daar helemaal mee eens. Ik heb daarover ook schriftelijke vragen gesteld en ik vind dat we dat moeten oplossen. Ik heb ook onredelijke eisen gezien, zoals de eis dat ineens de hoogte van slaapkamers op binnenvaartschepen moet worden aangepast. Ik ben het daar dus helemaal mee eens.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan! Eerste vriendschappen zijn al wel gesloten. Dan is nu de beurt aan de heer Alkaya van de Socialistische Partij.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. U gaf het zelf al aan: waar een klein land groot in kan zijn. De maritieme sector en de zeevaart, maar zeker ook de binnenvaart, vormen wat ons betreft een onmisbaar onderdeel van ons land en van onze economie. Ook de binnenvaartschippers, die kleine familiebedrijven, zijn daarbij superbelangrijk.

Binnenvaartschippers met relatief kleinere schepen zitten al jarenlang, eigenlijk continu, in onzekerheid. De SP heeft zich eerder al samen met die schippers verzet tegen de Europese bijmengverplichting van biobrandstoffen, iets wat niet alleen te snel en rücksichtslos werd ingevoerd en onveilige situaties kan veroorzaken, maar ook oneerlijk was, omdat onze buurlanden datzelfde beleid niet invoerden. Daarna werd die reductieverplichting gelukkig uitgesteld. Ik was blij om te lezen dat nu samen met de sector wordt gewerkt aan beleid dat wel werkbaar is. Ik zie dat beleid dan ook graag tegemoet.

Het is belangrijk om bij beleid in algemene zin, dat hier in Den Haag wordt gemaakt of verder weg in Brussel of in Straatsburg wordt bedacht, de uitwerking voor onze samenleving goed voor ogen te hebben voordat het in de praktijk wordt uitgevoerd. Want gedane zaken nemen geen keer.

Helaas worden kleinere binnenvaartschippers nu wederom in hun voortbestaan bedreigd, juist door beleid dat niet goed uitgedacht is, door allerlei onrealistische regels en eisen. Is de Minister op de hoogte van de petitie die zij zijn gestart? Wat vindt hij daarvan? Het is toch treurig dat dat nodig is?

Ik vroeg de Minister eerder al specifiek naar de gevolgen van strengere nieuwbouweisen die ook van toepassing zullen zijn op oudere, kleinere binnenvaartschepen. Vanaf 2035 moeten alle oudere schepen tot 1.500 ton ook voldoen aan die nieuwbouweisen. Daarbij gaat het dus om allerlei zaken. Het gaat inderdaad om de vraag hoe een cabine wordt vormgegeven, het gaat om de breedte van een gangboord of de hoogte van een woning. Het gaat om zaken die vaak helemaal niet zo makkelijk aan te passen zijn bij die oudere schepen. Het is iets wat vaak niet eens wenselijk is, omdat die schepen juist zijn gebouwd voor specifieke vaarwegen. Die breedtes en hoogtes hebben een bepaalde reden.

In antwoord op mijn vraag gaf de Minister aan dat als kleine schepen niet blijken te kunnen voldoen aan die strengere eisen, het ministerie de eigenaar zal helpen bij het zich beroepen op de hardheidsclausule. Dan zou die eigenaar ontheffing kunnen krijgen. Hij zei daarna in een interview, in Schuttevaer of in een ander specifiek vakblad: als er meerdere aanvragen komen voor een afwijking van dezelfde regels, dan zou dit op internationaal niveau argumenten kunnen creëren voor een meer algemene oplossing of een herziening van de regels. Wat is hierbij de laatste stand van zaken? Welke stappen heeft hij gezet om deze regels inderdaad te laten herzien of te wijzigen? Is hij bereid om een grotere groep schepen ontheffing te verlenen in plaats van elke individuele

schipper afzonderlijk te vragen om op grond van zeer vergelijkbare redenen ontheffing aan te vragen?

Voorzitter. Er is gelukkig ook goed nieuws. Alles wijst erop dat het verbod op varend ontgassen in zicht komt. Vanaf 1 juli 2024 moet dat een feit zijn. Dat geeft ook voldoende ruimte om die ontgassingsinfrastructuur op orde te krijgen, want binnenvaartschippers moeten natuurlijk wel een alternatief hebben. Daarvoor moet er een zogeheten roadmap komen waar alle betrokkenen achter staan. Mijn vraag is: wordt dat eigenlijk een openbaar document? Zo nee, is de Minister bereid om dat openbaar te maken en dat ook met de Kamer te delen? En ten slotte: is de toezichthouder vanaf die datum, dus vanaf 1 juli 2024, ook klaar voor deze nieuwe taak? Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Alkaya. Netjes binnen de vier minuten. Complimenten daarvoor. Dan gaan we nu naar de vier minuten van meneer De Groot van Democraten 66.

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

Dank u wel, voorzitter. Drie positieve opmerkingen vooraf. Fijn dat het varend ontgassen wordt geregeld. 180 miljoen voor walstroom: complimenten. De Minister gaat ook door met de verzegeling van de vuilwater-tanks. Nog wel een kleine vraag: geldt dat ook voor woonboten? Voorzitter. Het eerste onderwerp van de drie: verduurzaming van de scheepvaart en varen onder Nederlandse vlag. De Minister heeft aangegeven dat hij met Minister Jetten bekijkt hoe de zeevaart betrokken kan worden bij de nationale klimaatdoelen. Dat is mooi, want dan kunnen we erop gaan sturen. Maar dat kan dus alleen voor schepen die varen onder Nederlandse vlag. Dat is de logische systematiek, maar dat zijn niet alle schepen van Nederlandse bedrijven. Boskalis, een toonaangevend Nederlands baggerbedrijf, vaart bijvoorbeeld onder verschillende andere vlaggen. Maar het gekke is: het bedrijf kan wel profiteren van Nederlandse subsidies voor verduurzaming van de scheepvaart. Is de Minister het met D66 eens dat het wenselijker is als bedrijven die van Nederlandse subsidies gebruik kunnen maken ook onder Nederlandse vlag varen, zodat we kunnen sturen op de klimaatplannen? Kan de Minister toezeggen dat hij ervoor zal zorgen dat de inzet van subsidies primair terecht komt bij bedrijven die onder Nederlandse vlag varen, nu en in de toekomst? Dan de bereikbaarheid van de Waddeneilanden. Het incident bij Ameland van vannacht was natuurlijk heel vervelend. Het is overigens maar net hoe je ernaar kijkt. Ik had laatst het genoeg om naar Terschelling te gaan, met het Waddenvaar vanaf Harlingen. Wat opvalt, zijn toch de hoge prijzen. Het is goed dat de brandstof toeslag eraf is, maar de prijzen zijn nog steeds hoog. Dat geldt natuurlijk ook voor de bewoners. De laatste boot op die maandag – dat was twee weken geleden, geloof ik – ging al om 17.30 uur. Dus hoe zit het met de bereikbaarheid en de nieuwe aanbesteding die er gaat komen? Gaat de Minister daar rekening mee houden? Kan de Minister het mogelijk maken dat het voor bewoners nog wat goedkoper wordt? En zijn er mogelijkheden voor meer afvaarten, misschien met kleinere schepen?

Voorzitter. Dan een onderwerp dat mij na aan het hart ligt, namelijk de varende zeilvaart, de bruine vloot. We hebben helaas incidenten gezien met fatale afloop. Dat valt absoluut te betreuren. Het is dus van het grootste belang dat de ILT goed toeziet op de veiligheid op die schepen. Ik las een artikel in het Dagblad van het Noorden. Dat wil ik graag via de bode aan de Minister geven, met het verzoek om daar in eerste termijn op te reageren. Er lijkt een en ander aan de hand te zijn met de afstemming van de controles en de rol van de klassenbureaus daarbij.

**De voorzitter:**

Onze supersnelle bode is er al. Het wordt nu overhandigd aan de Minister. Dan maakt het ook deel uit van de beraadslaging. Dank u wel, meneer de Kamerbode, en dank u wel, meneer de Minister. Meneer De Groot, alstublieft.

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

Voor 15% van die schepen blijken de certificaten niet op orde te zijn. Het toezicht rammelt dus nogal. Het is echt in het belang van de bruine vloot dat er geen ongelukken meer gebeuren en dat het gewoon goed gaat, zodat mensen veilig van die mooie schepen kunnen genieten. Kan de Minister toezeggen om in een brief nader in te gaan op het toezicht op de bruine vloot en de verbetering ervan? Misschien kan hij in eerste termijn al een eerste reactie geven.

Voorzitter, tot slot. Ik heb voor mijn eigen boot een zeebrief aangevraagd. Afgezien van de buitengewoon vriendelijke hulp bij zowel ILT als het Kadaster kwam ik ook in wat bureaucratie terecht. Dan is het toch misschien wel aardig om een reactie te vragen op het volgende. Mijn boot is kleiner dan 24 meter. Die moest ik ook laten meten. Maar op de website staat dat je dan geen meetbrief nodig hebt. Het is alleen een inspectie en dan kan het schip worden gebrandmerkt. Ik had dus geen meetbrief aangevraagd, maar dat moest ik wel doen. Een heel vriendelijke medewerkster van de ILT wees mij erop dat volgens het Meetbrievenbesluit 1981 ieder schip dat onder Nederlandse vlag vaart verplicht is om een meetbrief te hebben, dus ook mijn relatief kleine zeilboot. Ik vraag me af welke informatie nu waar is. Want, zeg ik erbij, er zijn nogal wat kosten verbonden aan het aanvragen van een meetbrief. Dus graag een reactie van de Minister. Nogmaals, complimenten aan alle medewerkers, maar ik voelde me een klein beetje van het kastje naar de muur gestuurd. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Groot, van D66. Meneer Krul, Christen Democratisch Appèl.

De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik zal deze woordvoering ook namens de fractie van de SGP houden. Laten we even op een hoog abstractieniveau beginnen en dat afpellen naar steeds concretere zaken die in de maritieme wereld spelen. Nederland kent een prachtige maritieme traditie. Ook op industrieel niveau doen we mondiaal nog knap mee. Binnen de scheepsbouwsector alleen al verdienen bijna 35.000 mensen hun dagelijks brood. Dit aantal slinkt echter en hier maakt het CDA zich zorgen om, want dit gaat ten koste van onze eigen strategische autonomie: het aanleggen en onderhouden van windmolenparken tot klimaatadaptie in de praktijk brengen. Een sector zoals de scheepsbouwsector levert ook een maatschappelijke bijdrage. Deze sector moet beschermd worden tegen een alsmaar groeiende Chinese invloed. Ik hoor graag een nadrukkelijke reflectie op de activiteiten van het Nederlandse kabinet op het gebied van de Europese havenstrategie. De EU heeft recentelijk een rapporteur aangesteld voor een specifieke strategie. Wat ons betreft hoort bij een Europese havenstrategie ook Nederlands gedachtegoed en daar hoort dus ook groene industriepolitiek bij. Ik weet dat er mensen zijn met trauma's vanwege industriepolitiek op het gebied van scheepsbouw, maar we moeten er wel naar op zoek naar hoe wij onze maritieme maakindustrie gaan beschermen en uitbouwen, binnen de lijnen van wat mag, maar tegelijkertijd met de ambitie van strategische autonomie. Hoe kunnen we vitale infrastructuur hier behouden in de concurrentiestrijd met onder andere China? Welke initiatieven gaat de Minister ontplooien?

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben het er helemaal mee eens dat we een visie op de toekomst van onze havens en onze scheepvaartindustrie nodig hebben, ook als onderdeel van de groene industriepolitiek. Als je bekijkt dat we én klimaatneutraal én volledig circulair gaan worden tussen nu en 2050, dan ben ik wel benieuwd of het CDA ook de analyse deelt dat dat waarschijnlijk toch betekent: minder scheepsbewegingen?

De heer **Krul** (CDA):

Scheepsbewegingen zijn weer een ander aspect. Wij vragen specifiek aandacht voor onze mondiale positie in de scheepsbouw. Wij zien daarbij een grote verschuiving naar met name Azië. In de afgelopen twintig jaar ging het om meer dan de helft. Wij denken dat dat niet goed is. Enerzijds is dat sowieso niet goed voor de ambities die GroenLinks en het CDA delen op het gebied van een klimaatneutrale wereld. Anderzijds is het ook niet goed voor onze eigen autonomie. Natuurlijk moet zo'n strategie vallen binnen de lijnen van wat mag, maar er moet wel degelijk iets liggen waarmee we ook voor deze sector een bepaalde vorm van perspectief kunnen schetsen. Dat kan niet alleen maar zijn: krimpen en dan verplaatst het probleem zich naar Azië. Ik heb dan veel liever een gedegen strategie in eigen hand.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, nee. De heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor de heer Krul zeggen dat het niet alleen over krimp moet gaan. Volgens mij moet het over groeien gaan. Als je banen in de sector wilt behouden, dan moet die sector kunnen groeien. Hoe kijkt de heer Krul daartegen aan? De vervanging van de rijksvloot is bijvoorbeeld belangrijk. Hoe kijkt de heer Krul tegen de financiering daarvan aan?

De **voorzitter**:

Ik mis het «varen, varen, varen», meneer Koerhuis.

De heer **Krul** (CDA):

Ik kom zo nog even terug op de specifieke positie van de vloot. Ik wil wel tegen de heer Koerhuis zeggen dat groei an sich natuurlijk geen doel op zichzelf is. Het gaat om een goede strategie voor de scheepsbouwsector. Alles wat daarvan afgeleid is, dat zal dan moeten blijken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Kijk, het gaat me om het behouden van de banen. De productiviteit stijgt in principe ieder jaar in iedere sector. Wil je de banen behouden, dan zul je dus de economische productie moeten laten groeien. Daarvoor zal de sector toch iets moeten groeien, zij het beperkt. Het moet niet ongebreideld zijn, maar gewoon beperkt. Ik hoor toch wel graag of de heer Krul het daarmee eens is.

Dan heb ik nog een vraag specifiek over de scheepsbouw. Ik begrijp dat scheepscasco's – dat zijn stalen casco's – nu kunnen worden ingevoerd in de Europese Unie en straks ook nog. Ik begrijp dat we daar nog geen grensbelasting op heffen. Dat is gek, want op schepen zelf is die er wel. Hoe kijkt de heer Krul daartegen aan?

De heer **Krul** (CDA):

De vraag stellen is 'm beantwoorden, meneer Koerhuis. Ik zal deze vraag dan ook verderop in mijn inbreng wegstrepen. Met betrekking tot de eerste vraag van de heer Koerhuis: ik denk dat we hetzelfde zeggen, maar



met andere woorden. De groei van een sector uit zich in banen, in volume en in productie. Ik begrijp dat de heer Koerhuis met name kijkt naar de banen en ik had het meer over de bijdrage die wij mondiaal gezien leveren aan de scheepsbouw. Maar goed, ik denk dat we hetzelfde zeggen.

**De voorzitter:**

U mag uw betoeg vervolgen, alstublieft.

**De heer Krul (CDA):**

In reactie op de aangenomen motie van Stoffer – daar hebben we de vloot – schrijft de Minister dat structurele dekking niet te vinden is voor de volgende fases hiervan. Ik hoor graag wat dit dan specifiek zou betekenen voor de sector, want de sector is gebaat bij een structurele orderstroom. Wij zouden graag zien dat in de begroting voor 2024 hierop wordt voorgesorteerd indien mogelijk, maar willen in ieder geval dat de Minister verzekert dat er het komende jaar, dus 2024, iets gebeurt.

Voorzitter. Niet alleen in de scheepsbouw, maar ook in de havens is landjepik een probleem. De actieve acquisitie van Chinese bedrijven in Europese havens baart ons zorgen, zo ook recentelijk het nieuws uit Hamburg. Hoe reflecteert de Minister hierop? Over de havens gesproken: wij lazen recentelijk in een persbericht van IenW – D66 refereerde daar ook al even aan – dat er een impuls voor uitbreiding van de walstroom op de rit staat. In de basis is dit goed. Door aangemeerde schepen de gelegenheid te bieden om aan de stekker te liggen, hoeven vervuilende dieselgeneratoren op de schepen niet te draaien en wordt er dus ook minder geluidsoverlast veroorzaakt. Sterker nog, in 2030 is dit gewoon verplicht vanuit de Europese Unie.

De vijf grootste havens in Nederland hebben mazzel, want voor de vijf grootste havens van Nederland gaat het Rijk flink meebetalen. Die keuze vindt het CDA echt onbegrijpelijk, want er zijn meer havens die alle zeilen bij moeten zetten om deze transitie voor 2030 mogelijk te maken. Waarom richten we ons dan alleen op de vijf grootste, die al de grootste omvang hebben en het meeste kunnen inbrengen, terwijl de kleinere havens, die ook een rol willen spelen in de energietransitie, aan dezelfde regels moeten voldoen voor 2030? Kan de Minister toezeggen dat hij deze subsidie ook beschikbaar maakt voor alle havens? Uiteindelijk is dit ook een opgave voor heel Nederland.

Voorzitter. Uit de Beleidsdoorlichting Scheepvaart en Havens blijkt een structureel tekort voor de instandhouding van ons hoofdvaarwegennet. Dit is in de praktijk al goed te merken. Zowel storingen als stremmingen nemen toe. Hoe wordt dit opgepakt? Hoe voorkomen we de verrassing waarmee we op de weg zijn geconfronteerd?

Voorzitter. Over de ontheffing zal ik niks meer zeggen dan mijn collega's Alkaya en Koerhuis al deden. Ik zou enkel nog de vraag willen stellen of de Minister ook heeft gekeken naar artikel 26 van de EU-richtlijn technische voorschriften binnenschepen, die een groepsontheffing mogelijk zou moeten kunnen maken.

Voorzitter. Dan de vaargeulproblematiek in het noorden. De buitendienstregeling van de veerdienst van Wagenborg betekent dat er geen partij meer is die op bepaalde momenten van de dag mensen kan overzetten als dat nodig is, bijvoorbeeld door calamiteiten.

**De voorzitter:**

U dient af te ronden.

**De heer Krul (CDA):**

Ja. Denk aan de inzet van hulpdiensten of andere urgente situaties. Ik krijg van de Minister graag een reactie. De berichten over wat er in het noorden gebeurt, stromen nu ongeveer binnen.

Voorzitter. Tot slot mijn waardering voor het door de Minister aangekondigde nationale verbod op water ontgassen en mijn waardering voor het ibo, dat daar heel hard aan getrokken heeft.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Met «Stoffer» doelde de heer Krul niet op een onderdeel van zijn huishoudkast, maar op een geachte afgevaardigde van de SGP, namens wie hij hier ook heeft gesproken. Meneer De Groot, u had een interruptie?

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

Ja. Het CDA vindt net als D66 de bereikbaarheid van de Waddeneilanden van belang, ook van Ameland. We zien natuurlijk ook dat de Waddenzee daar dichtslibt. Ik hoor de heer Koerhuis «baggeren» zeggen. De vraag is of we daar niet wat creatiever naar kunnen kijken. Misschien zijn er ook andere manieren om de bereikbaarheid te garanderen, zonder dat we hoeven te baggeren.

**De heer Krul (CDA):**

Heel graag. Ik denk dat baggeren op de Waddenzee heel erg zonde en onwenselijk zou zijn. Tegelijkertijd is het ook een probleem als er calamiteiten plaatsvinden op een eiland en mensen niet snel genoeg naar het vasteland kunnen. Ik denk dus heel graag mee met de heer De Groot. Ik hoop eigenlijk ook dat we in de eerste termijn van de Minister horen of die creatieve oplossingen mogelijk zijn.

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

Fijn om daar samen in op te trekken. Ik kan me heel goed voorstellen dat er zaken worden opgenomen in de volgende aanbesteding, want daar is het Rijk verantwoordelijk voor. Er zijn natuurlijk wel manieren denkbaar om naar de overkant te gaan zonder noemenswaardige diepgang. Ik ben inderdaad benieuwd waar de Minister mee komt.

**De voorzitter:**

Meneer Krul, wilt u daar nog op reageren? Nee? Dan is er nog een interruptie van meneer Koerhuis, die het vast over het baggeren wil hebben.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik zie de heer Krul enigszins naar links hellen nu. Niet baggeren is toch wensdenken? We willen toch dat de Waddeneilanden bereikbaar blijven voor de mensen die er wonen, voor het toerisme, voor de visserij? Niet baggeren is dan toch wensdenken?

**De heer Krul (CDA):**

Voorzitter. Ik denk dat de toerist dan ook wat heeft om van te genieten. Ik denk dat het Waddengebied een prachtig natuurgebied is dat we moeten beschermen. Ik heb gezegd dat er heel veel situaties denkbaar zijn, bijvoorbeeld calamiteiten, waarbij je echt moet zorgen dat mensen snel naar het vasteland kunnen. Maar de Waddenzee uitbaggeren om toerisme te bevorderen, lijkt mij een onterechte conclusie.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik heb het natuurlijk alleen over het baggeren van de vaarweg, niet de hele Waddenzee. De heer Krul zou nog terugkomen op mijn vragen over de vervanging van de rijksvloot, en hoe hij tegen de financiering aankijkt. Denk aan de stalen scheepscasco's die, nu moet ik het goed zeggen, niet belast worden en staal dat wel belast wordt. Zo dwing je de scheeps-

bouwindustrie nogal om naar China te gaan. Hoe kijkt de heer Krul tegen die twee dingen aan?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat was overigens uw laatste interruptie voor de eerste termijn, meneer Koerhuis.

**De heer Krul (CDA):**

Voorzitter. Ik ben op de eerste vraag van de heer Koerhuis ingegaan. De motie-Stoffer vraagt het kabinet om die structurele dekking. Het kabinet schrijft zelf in zijn reactie dat het niet gelukt is. Dat is zonde, want die structurele dekking is nodig om ook een structurele orderstroom op gang te brengen die deze sector een bepaalde basis moet geven. Wij zien graag dat we bij de begroting van 2024 gaan voorsorteren op de structurele dekking.

Met betrekking tot de casco's: daar wil ik ook graag een reactie op. Ik had daar een zin van twee regels over: hoe kan het dat er een onderscheid gemaakt wordt tussen niet-afgebouwde schepen en afgebouwde schepen? Dat was de vraag die ik ook had, en die heb ik niet gesteld omwille van de tijd en omwille van het feit dat de heer Koerhuis die al zo voortreffelijk aan mij stelde.

**De voorzitter:**

Dank u wel, voor de beantwoording en ook voor uw inbreng namens het CDA. De geachte afgevaardigde Kröger van GroenLinks, alstublieft.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dank u wel, voorzitter. We hebben het over een groot aantal stukken met goed nieuws en slecht nieuws. Ik heb een aantal vragen. Allereerst over de Beleidsdoorlichting Scheepvaart en Havens. De beleidsdoorlichting was helder, maar roept wel een fundamentele vraag op: hoe ziet de Minister in de komende decennia het aandeel van de havens en de zeevaart, als de fossiele sector is afgebouwd en we naar een circulaire economie gaan? Dat betekent, denk ik, met name veel minder grondstofgebruik en dus ook minder transport en kortere ketens. Dus wat betekent dat nou: meer binnenvaart, minder zeescheepvaart? Welke visie zit daarop? Waar is de analyse van de Minister over de rol van zeehavens in een circulaire en klimaatneutrale economie? Erkent de Minister dat deze zal veranderen?

Onze havens zijn in wezen net als Schiphol een soort hub waar we spullen van anderen overslaan. Zou de Minister een analyse kunnen maken van wat de toegevoegde waarde van die zeehavens is, als alle maatschappelijke kosten meegenomen worden? Denk aan klimaat, stikstof, natuur, ruimte en gezondheid. En hoe kunnen we die toegevoegde waarde wegen in besluiten over de toekomst? De rapportage constateert dat de doelstellingen zoals duurzaam, efficiënt en veilig, niet geconcretiseerd en vaak niet gekwantificeerd zijn. Waarom is dat niet het geval? Als ik dan bedenk dat we nog steeds geen serieus plan hebben over postfossiele zeevaart en havens, dan wil ik de Minister met klem vragen om daadwerkelijk zo'n plan te ontwikkelen. Ik wil hem vragen om niet beleid te maken op basis van de huidige belangen, maar op basis van de toekomst die rap op ons afkomt.

Voorzitter. In de verzamelbrief schrijft de Minister over brandstof dat hij denkt dat er meer draagvlak is voor het beprijzen van CO<sub>2</sub> dan voor normeren met brandstof. Maar wat is het meest effectief? Wat is het risico dat de EU en de IMO beprijzen gaan verbieden, waardoor alles weer jaren opschuift? Welke ruimte is er toch voor normeren?

Ik ben heel blij met de stappen die gemaakt worden op chemische vervuiling. Dan denk ik zowel aan het varend ontgassen als het zeezwaaien. Eindelijk, want dat heeft natuurlijk veel en veel te lang

geduurd. Het is goed voor de natuur en de gezondheid van zowel schippers als omwonenden. Ik ben ook blij dat we fase één en twee tegelijk invoeren. Is dat nu zeker? Er blijven wel praktische vragen over de ontgassingsinstallaties. Begrijp ik het goed dat de aanleg van installaties en vergunningverlening bij de sector en de provincie liggen? Zijn die allemaal in stelling en krijgen ze ook de ondersteuning, als dat nodig is, zodat het echt snel gaat gebeuren? Hoe houdt de Minister toezicht en hoe vindt de monitoring plaats?

Voorzitter. Wat betreft het zeezwaaien ben ik blij dat we Duitsland gaan volgen, wat mij betreft zo snel mogelijk. Dit is natuurlijk bij uitstek iets wat overal verboden moet worden. We hebben al een milieuzone op de Noordzee voor NO<sub>x</sub> en SO<sub>x</sub>. Waarom kan dat niet voor dumpen van chemisch afval? Wat gaat de Minister daaraan doen?

Op die Noordzee staan nog duizend olie- en gasplatforms waarvan 150 in ons deel. Het merendeel is technisch op. We hebben met de voorganger van deze Minister uitgebreid gesproken over de Engelse Brentplatforms. Ik ben heel benieuwd hoe het daar nu mee staat en wat het plan is voor het afvoeren en slopen van die 997 andere platformen. Als ik het goed begrijp, komt 73% van de afbouwkosten voor rekening van de samenleving. De oliesector heeft natuurlijk heel ruim verdiend, maar hoeft door belastingaftrek maar 27% te betalen. Ik ben heel benieuwd hoe de Minister daarnaar kijkt en of dit nou gaat om een bepaalde belastingaftrekmaatregel of dat dit gewoon hun operationele kosten zijn.

Voorzitter. Ik heb nog twee korte vragen. Ik zie dat ik wellicht al door mijn tijd heen ben.

**De voorzitter:**

Zeker. U mag nog twee korte vragen stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Twee korte vragen. De eerste gaat over de zeebodem. Hoe zit het nu met de diepzeemijnbouw? Wat is het standpunt van de Nederlandse overheid met betrekking tot een voorzorgsprincipe en het regelen van een moratorium op diepzeemijnbouw?

Mijn laatste vraag is de volgende. Op de valreep is er nog een brief binnengekomen met een risicoanalyse over de bijmenging in stookolie. Dat gaat onder andere over het gebrek aan normen en dat het daardoor heel moeilijk is. Er zijn geen kwalitatieve kaders. Wat is het tijdspad om daartoe te komen en wat kunnen we als Nederland of met omliggende landen doen?

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Kröger, voor uw inbreng namens GroenLinks. Er is een interruptie van meneer De Groot.

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

Ook D66 vindt dat die doorplatforms moeten worden opgeruimd. Nu staat er midden in de Waddenzee nog een platform boven een gasveld. Ik denk dat dat van Vermilion is. Er zit heel weinig meer in. Ik weet het antwoord eigenlijk al, maar zou GroenLinks D66 kunnen steunen bij de vraag aan de Minister om er bij dat bedrijf op aan te dringen dat ze gewoon die rommel midden in de Waddenzee gaan opruimen?

**De voorzitter:**

Een retorische vraag van meneer De Groot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is een retorische en een heel terechte vraag. Zeker de platformen in de Waddenzee maar ook die platformen in de Noordzee vormen gewoon een

gigantisch probleem. Ik noem de legacy. Ik kijk naar een bedrijf als Shell maar ook naar de andere oliebedrijven en naar de miljarden en miljarden aan winsten die gemaakt zijn. En hoe snel wordt die troep nou opgeruimd? Mocht de heer De Groot hier een motie over indienen, dan krijgt hij van harte steun.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dit was de eerste termijn van de Kamer. We gaan schorsen tot 17.20 uur. O nee, ik maak er 17.25 uur van, want de Minister heeft alleen al vijf minuten nodig om heen en terug te lopen. Heel veel succes. En onderwijl kunt u misschien een sanitaire pitstop maken. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 17.02 uur tot 17.26 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Meneer Koerhuis is in the house, dus we gaan verder met het commissie-debat Maritiem. Het woord is aan meneer de Minister. De Minister gaat niet in blokjes werken, dus dat betekent dat er tussentijds gewoon interrupties worden toegestaan. Ik zeg dit, zodat de leden dit weten. Mevrouw Kröger komt er zo aan. Ze is nu nog heel even in gesprek. Meneer de Minister, aan u het woord, alstublieft.

**Minister Harbers:**

Voorzitter, dank u wel. Het klopt dat ik de onderwerpen behandel in de volgorde waarin ze langskwamen in de eerste termijn. Als het een onderwerp betreft waar meerdere leden vragen over hebben gesteld, dan betrek ik die er gelijk allemaal bij.

Voordat ik inga op de vragen die in eerste termijn zijn gesteld, ben ik de heer Koerhuis nog een antwoord schuldig op zijn inbreng in het commissiedebat Transportraad van een week geleden. De vraag was toen hoe ervoor gezorgd kan worden dat landen aan de randen van de EU zich ook aan de EU-scheepvaartregels gaan houden. We zijn daar nog even verder in gedoken. Het uitgangspunt van het internationale recht, zoals de heer Koerhuis weet, is het recht van vrije zee en doorvaart. Dat is mondiaal geregeld in het Zeerechtverdrag. Binnen de territoriale zee, 12 nautische mijl uit de kust, kan een kuststaat in een aantal gevallen, bijvoorbeeld bij risico's voor de veiligheid of orde, beperkingen opleggen aan het recht van vrije doorvaart. Anders dan vorige week gesteld, hebben kuststaten in de EEZ, de economische zone, minder rechtsmacht. Het is wel zo dat de EU regels stelt voor onderwerpen waarover de EU competentie heeft, bijvoorbeeld voor milieu en veiligheidsregelgeving. Schepen uit landen buiten de EU die een EU-haven aandoen, moeten aan al die regels voldoen en daarmee hebben we het dus materieel al geregeld. Als het schip geen haven in de EU aandoet, dan is het enige dat in beginsel het recht van vrije doorvaart geldt. Dat kan ik niet anders maken. Wat de heer Koerhuis wilde regelen, is feitelijk al geregeld op het moment dat een schip een haven in de EU aandoet.

**De voorzitter:**

Meneer de Minister, ik zeg het ook nog even voor mevrouw Kröger: we hebben vrije interrupties, omdat de Minister de vragen gewoon beantwoordt zoals ze zijn binnengekomen en dus niet in blokjes. U mag dus tussentijds interrumpen. Ik zeg het, zodat u het weet. Alstublieft.

**Minister Harbers:**

Dan ben ik bij de schippersinternaten, waar de heer Koerhuis naar vroeg. Hij vroeg ook of ik die belangrijk vond. Zeker, want een derde van het totale transport in Nederland wordt door de binnenvaart gedaan. De bestaande vloot, inclusief familiebedrijven, voorziet daarmee in een

duidelijke vraag van de markt. Tegelijkertijd zien we dat het aantal kinderen dat aangewezen is op schippersinternaten terugloopt, waardoor het lastiger is om die internaten rendabel te exploiteren. Ze vallen onder het Ministerie van VWS. Ik heb dit even nagevraagd. VWS is nu in gesprek met de schippersinternaten en in het bijzonder met Meander, gegeven de acute problematiek die daar speelt. De collega van VWS is daar verantwoordelijk voor. Wij zijn op de achtergrond aangehaakt om ervoor te zorgen dat dit ook goed loopt.

De heer Koerhuis vroeg naar de laatste stand van zaken van Rail Ghent Terneuzen en de Belgische bijdrage daaraan. Eind 2022 heeft de Belgische overheid ingestemd met het meerjarig investeringsplan van Infrabel. Dat is de Belgisch ProRail. We hebben om bevestiging gevraagd op de vraag of daarmee dan nu ook het benodigde bedrag voor Rail Ghent Terneuzen is gedekt, maar we hebben nog geen uitsluitsel gekregen van de Belgische bureaus. Zodra dat er is, streven we ernaar om dit najaar, ook in het kader van het MIRT-proces, de startbeslissing voor de verkenningsfase te nemen.

De heer Koerhuis vroeg naar het masterplan voor de zeehavens in Groningen. We koppelen de ontwikkeling van dat masterplan zo veel mogelijk aan het NOVEX-gebied Groningen. NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Executie. Dat zijn 17 gebieden in Nederland waarbij we goed kijken wat daar precies moet gebeuren en wat het ontwikkelperspectief is. Dat moet eind van dit jaar opgeleverd worden, net zoals dat geldt voor alle andere NOVEX-gebieden. Dan kijken we ook wat daarin zit en hoe dat masterplan eruitziet. Voor de verdubbeling van de N33 heeft het kabinet in de kabinetsreactie op de parlementaire enquête middelen ter beschikking gesteld, voor een deel komend uit de algemene middelen en voor een deel uit het Mobiliteitsfonds. Bij de begroting wordt dit nader ingevuld.

Dan zijn we bij de veerverbindingen op het Wad. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. De heer Koerhuis vroeg of ik ervoor wil zorgen dat de baggerboten het slib verder weg mogen brengen. Slib dat bij het baggeren vrijkomt, wordt ofwel «op stroom gezet», zoals dat heet, of naar aangewezen verspreidingsvakken gebracht. «Op stroom zetten» betekent «in de buurt van de vaargeul storten». De verspreidingsvakken zijn vaak verder weg gelegen plaatsen in de Waddenzee waar het slib verspreid mag worden conform het beheerplan Natura 2000. Er wordt steeds gekozen voor de meest efficiënte oplossing: ofwel dichterbij verspreiden en door kunnen baggeren, ofwel verder wegbrengen en tijdelijk niet kunnen baggeren. Op het traject Holwerd-Ameland vindt er nu een proef plaats waarbij het slib structureel verder weg wordt gebracht naar een verspreidingslocatie op dieper water. Door het verder wegbrengen zal het terugstromen van dat slib naar de vaargeul naar verwachting afnemen. Dat moet zich in de praktijk nog even bewijzen. We verwachten dat we eind 2023 meer informatie hebben over hoe zich dat in de praktijk houdt. Dan de bereikbaarheid van Ameland en de huidige vaargeul en wat MARIN daarover heeft gezegd. De Staatssecretaris heeft aan de hand van dat MARIN-rapport een verzoek tot een gewijzigde dienstverlening ontvangen van Wagenborg, maar Rijkswaterstaat moet haar daar ook nog over informeren. Ondanks de grote waarde die we hechten aan een betrouwbare en reguliere dienstregeling van en naar Ameland, vinden we ook dat de veiligheid van de passagiers en het personeel te allen tijde gegarandeerd moet zijn. De afweging of er veilig gevaren kan worden is altijd aan Wagenborg en zijn kapiteins. We hebben Rijkswaterstaat inmiddels wel gevraagd om ook nog verdiepend onderzoek uit te voeren naar de benodigde dimensies van de vaargeul. Rijkswaterstaat zal met MARIN meedenken over het waarborgen van een veilige vaart op korte termijn.

Dan ben ik bij de rol van de Staatssecretaris, want die moet als concessieverlener besluiten of ze instemt met het verzoek tot een gewijzigde

dienstregeling. Ze heeft daarover dus ook advies gevraagd aan Rijkswaterstaat. Daar is nog geen besluit over genomen. Ze zal dat zo snel mogelijk doen. Dan wordt dat ook aan de Kamer meegedeeld.

De heer De Groot vroeg naar de betaalbaarheid van de afvaarten. Hij vroeg ook of het vaker zou kunnen. Ook dat valt onder de bevoegdheid van de Staatssecretaris als concessieverlener voor het veervoer tussen het vasteland en de Waddeneilanden. Zij kan de rederijen niet zomaar dwingen om de tarieven te verlagen, maar de rederijen mogen conform de vervoersconcessies de tarieven ook niet onbeperkt laten stijgen. De Staatssecretaris stelt jaarlijks de maximale tariefstijging vast voor het volgende dienstregelingsjaar. De rederijen dienen jaarlijks in hun vervoersplannen een voorstel in voor de dienstregeling voor het volgende jaar. Consumentenorganisaties en decentrale overheden adviseren de Staatssecretaris daarover. Dan besluit ze of zij met het vervoersplan en de dienstregeling instemt. Zij kijkt dan onder andere of er sprake is van een optimaal aanbod voor de reizigers. Dat is dus het antwoord op de vraag over de betaalbaarheid en de hoeveelheid afvaart.

**De voorzitter:**

Er zijn interrupties van meneer Krul en meneer De Groot. Meneer Krul was net iets eerder. Ik hoor dat meneer De Groot eerst mag. Sympathiek van u, meneer Krul.

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

Zeker, dank u wel. Mijn vraag gaat over de bereikbaarheid en de betaalbaarheid van die verbindingen, maar ook over hoe je dat dan doet. In 2029 komt er een nieuwe concessie. Die schepen worden natuurlijk over jaren afgeschreven. Tegelijkertijd zien we een soort monopoliepositie van Doeksen en Wagenborg. Wagenborg lijkt bij Ameland toch een aantal eenzijdige maatregelen te nemen, zoals exclusief gebruik van de vaargeul en dat soort zaken. Dat kan gewoon niet. Zou het niet een goed idee zijn als nu al, richting de concessie van 2029, wordt nagedacht over de vereisten, zoals schepen met een zeer geringe diepgang, als het gaat om Ameland? Dan kunnen aanbieders – meervoud – rekening houden met die nieuwe vereisten als het gaat om nieuwe schepen.

**Minister Harbers:**

Juist om monopolistisch gedrag te vermijden, is het vervoer vastgelegd in concessies en moet het dus aan voorwaarden voldoen, zoals net uiteengezet. Het voorstel om exclusief gebruik van de vaargeul te hebben, valt precies onder het verzoek dat Wagenborg aan de Staatssecretaris heeft gedaan. Daarover is nog geen besluit is genomen. Daarover laat ze zich dus adviseren door Rijkswaterstaat. Het klopt dat er richting 2030 al heel veel acties in gang moeten worden gezet. Die lopen al volop. Zoals eerder ook in de commissiedebatten over het Waddengebied is aangegeven, vindt op dit moment de verkenning plaats over de toekomst van de veerverbinding naar Ameland na de jaren 20. Dat moet eind dit jaar klaar zijn, zodat we daarmee ook tijdig de voorbereidingen kunnen gaan starten voor de nieuwe concessie. Daar zijn alle opties in principe nog open. Er is nog geen keuze gemaakt. Het kan inderdaad ook zijn dat je gaat kijken naar veerboten met een minder grote diepgang. Ik ga daar niet op vooruitlopen. Die verkenning loopt en is eind dit jaar gereed, op tijd voor de volgende concessieverlening.

**De heer Krul (CDA):**

Ik hoor de Minister zeggen: het is uiteindelijk altijd aan de kapitein van een schip om te bepalen of hij wel of niet vaart. Dat klopt, maar ik vind dat wel een beetje makkelijk, want je stelt zo'n kapitein voor een lastige opgave, in een gemêleerd samenspel van regelgeving vanuit het Ministerie van IenW en het Ministerie van LNV. Er zijn ontzettend veel richtlijnen. Ik zou de

Minister willen vragen met welke opdracht hij een rederij of een kapitein op pad stuurt, want de huidige dienstregeling kan met het huidige materieel niet veilig uitgevoerd worden. Hoe wordt dat vraagstuk meegenomen in de evaluatie van het beheersplan Natura 2000, wat dan weer bij LNV ligt? Uiteindelijk liggen de eindverantwoordelijkheid en de beslissing bij een kapitein, terwijl je weet dat het kader dat wij schetsen eigenlijk niet toereikend is. Dat vind ik een beetje makkelijk.

**Minister Harbers:**

Als dat zo is, dan ben ik het daarmee eens. Het is wel zo dat de problematiek van de verzanding van die vaargeul sneller gaat dan voorzien. Dat is een probleem dat al jaren bestaat. Ook daarin proberen we zoveel mogelijk ter wille te zijn. Eerder dit jaar leidde dit ook tot acute problemen. Sindsdien doen we ook een proef vanuit Rijkswaterstaat waarbij er voorafgaand aan het veerschip en daarachter een soort van dubbel gebaggerd wordt. De vrees en zorg is wel dat op lange termijn, zelfs met baggeren, de problematiek haast onoplosbaar wordt. Precies daarom hebben wij die toekomstverkenning. Het is dus niet zo dat we het afschuiven op de kapiteins. Het is wel zo dat er uiteindelijk maar een iemand verantwoordelijk is voor de beslissing of diegene het aandurft om te varen of niet. Dat is de kapitein. Dat is traditioneel gewoon de bevoegdheid van een kapitein. Daaromheen doen we natuurlijk wel heel veel dingen. Zo baggeren we nog vaker, zowel vooruitlopend als opvolgend op het schip, en zijn we nu ook bezig met de pilot met het verder wegbrengen van het slib.

**De voorzitter:**

De Minister vervolgt zijn beantwoording. Als u nog een vervolgvraag heeft, mag dat zeker, meneer Krul.

**De heer Krul (CDA):**

Ja, ik heb nog wel een vervolgvraag. Nogmaals, ik erken ook wat de Minister schetst. Het is de eindverantwoordelijkheid van de kapitein. Het is dan wel heel wrang om te zien wat er bijvoorbeeld op Terschelling gebeurd is, namelijk dat zo'n kapitein uiteindelijk ook strafrechtelijk vervolgd wordt. Je hebt als rijksoverheid toch ook een verantwoordelijkheid om de juiste kaders te schetsen. Daarmee wil ik geen afbreuk doen aan de verantwoordelijkheid die ook het bevoegd gezag op het moment zelf heeft. Dat klopt. Ik zou eigenlijk het volgende willen vragen. Dat doe ik ook om ons dan maar even gerust te stellen, want er zijn ongelofelijk veel verschillende signalen vanuit de sector over dit onderwerp. Is de Minister bereid om op korte termijn gewoon even met al deze partijen om de tafel te gaan? Ik weet dat er heel veel loopt en dat er heel veel voor het einde van het jaar opgeleverd moet worden, maar ik stel toch deze vraag. Ik proef namelijk dat deze behoefte er is. Die signalen bereiken ons ook. Al is het maar om even te proeven wat nu het gepercipieerde probleem is. Het verzoek is ook om die coördinerende rol daar even in te pakken, voorzitter.

**De voorzitter:**

Bent u daartoe bereid, meneer de Minister?

**Minister Harbers:**

Zeker. Dat geldt overigens ook voor de Staatssecretaris, vanwege haar verantwoordelijkheid voor de Waddenveren. Er is heel veel overleg daar. Iedereen onderkent de problematiek. Dit zeg ik dus graag toe.

**De voorzitter:**

Dank voor de toezegging.

**Minister Harbers:**



De vraag van de heer Krul was ook nog: hoe doe je dat buiten de dienstregeling van de veerdiensten om, bijvoorbeeld bij calamiteiten? Daar hebben we watertaxi's voor die buiten de dienstregeling om varen. Zij mogen ook 's nachts varen, zij het op wat lagere snelheid. Daar wordt op die manier in voorzien. Bij ultieme calamiteiten, zoals medische calamiteiten, is er natuurlijk de helikopter.

Ik ben inmiddels terug bij de vraag van de heer Koerhuis. Hij vroeg naar het opnemen van het Twentekanaal in de corridoraanpak en de modalshiftregeling. Ik heb in het commissiedebat goederenvervoer van vorige maand toegezegd dat ik deze zomer terugkom met een antwoord op de vraag of het Twentekanaal opgenomen kan worden in de corridoraanpak. Die termijn loopt nog. We zijn hier volop mee bezig. We kijken daarbij onder andere naar de omvang en de aard van de goederenstromen en de logistieke activiteiten in Twente. Het geruststellende is dat voor het toepassen van de modalshift-subsidieregeling het opnemen van het Twentekanaal in het corridorprogramma niet nodig is. Als transport een structureel karakter heeft, ten minste drie TEU per dag omvat en deels ook over bestaande goederenvervoercorridors plaatsvindt, kan hiervoor ook nu al een modalshiftsubsidie worden aangevraagd. Op een groot deel van de transporten van en naar Twente lijkt dat van toepassing te zijn. Dan zijn we aangekomen bij de regionale havens. De heer Koerhuis sprak zijn zorgen uit over het feit dat criminelen zich verplaatsen naar regionale havens. Ik heb voor het antwoord ook afstemming gezocht met de Minister van Justitie en Veiligheid. In de Ministeriële Commissie Aanpak Ondernijning zijn wij namelijk samen verantwoordelijk voor de uitvoering van het speerpunt versterkte aanpak op logistieke knooppunten. De Minister van JenV is hiervoor beleidsverantwoordelijk. Wij hebben inmiddels het plan van aanpak drugssmokkel via mainports opgesteld; dat is afgelopen november naar de Kamer gestuurd. Daarvoor is structureel tot 29 miljoen euro per jaar beschikbaar. We investeren op dit moment specifiek in de vijf grote logistieke knooppunten waar de problematiek het grootst is: de haven van Rotterdam, de havens van Zeeland en West-Brabant, de havens in het Noordzeekanaalgebied, Schiphol en de bloemenveilingen. Hiermee maken Vlissingen, Terneuzen, Moerdijk en IJmuiden dus ook onderdeel uit van de aanpak. Andere havens kunnen de aanpak versterken vanuit de regionale versterkingsgelden. We monitoren wel voortdurend eventuele waterbedefferen aan de hand van cijfers, onderzoeken en signalen. De problematiek van kleinere havens is namelijk wel echt van een andere orde dan die van de grote mainports. Justitie en Veiligheid zet wel in op het delen van kennis en het beschikbaar maken van de lessen die geleerd worden binnen de mainportsaanpak. Zo is er vandaag bijvoorbeeld een congres volledig gericht op kleinere knooppunten, zodat zij ook weer kunnen leren van de ondernijningsaanpak op de mainports.

Dan ben ik bij het onderwerp varende ontgassen. Daarover is een aantal vragen gesteld, door alle leden van de commissie, volgens mij. De eerste was van de heer Koerhuis en ging over of Zwitserland nu toch gaat ratificeren. Het is niet zo dat Zwitserland niet wilde ratificeren. Ze waren alleen in een behoorlijk ander tijdschema beland en hebben zelf ook aangegeven dat dit zo niet de bedoeling was. Inmiddels is dat dus helemaal vlot getrokken en verloopt dat soepel. In april is het dossier goedgekeurd door de Federale Raad in Zwitserland. Nu wordt het in de beide Kamers besproken tijdens wat daar «de zomersessies» heet. Daarna zal de ratificatieoorkonde bij de CCR gedeponneerd worden. Wij verwachten dat dit ruim voor het einde van het jaar klaar is. Wij hebben gezegd nu hoe dan ook uiterlijk per 1 januari 2024 de eerste twee fasen van het CDNI-verbod in werking te willen laten treden. Afhankelijk van het tijdstip van ratificatie van Zwitserland zou dat nog wat eerder kunnen zijn, want het is gewoon zes maanden nadat het door hen afgerond is. Maar het is hoe dan ook 1 juli volgend jaar voor fase één en fase twee. Voor

fase twee moeten we, zeg ik richting mevrouw Kröger, nog wel een aantal dingen internationaal regelen, maar we gaan er vol voor om het in ieder geval gelijktijdig in werking te laten treden en we zetten daar ook met de internationale partners op in.

De heer Koerhuis vroeg of de ILT voldoende capaciteit heeft om het verbod te handhaven. Ze zal dat vanaf juli 2024 doen. Dat is de boodschap die we ook aan de verladers hebben afgegeven: reken er niet op dat je clementie krijgt, want 2 juli staat de ILT klaar. Ze gaat dat risicogericht doen en werkt samen met de handhavingspartners die ook actief zijn op het water, zoals Rijkswaterstaat en de omgevingsdiensten. De afgelopen jaren heeft de ILT zich al voorbereid op het aanstaande verbod, onder andere met de inzet van e-noses en drones. De komende tijd gebruikt de ILT om het handhavingsarrangement verder uit te werken. Ze zal vanzelfsprekend ook een handhavings- en uitvoeringstoets uitvoeren waarin wordt aangegeven wat de benodigde capaciteit is. Maar wat mij betreft, ligt het daar niet aan. Ze gaat dit gewoon doen en we zullen dat mogelijk maken.

Volgens de ILT is er geen verschil tussen binnenlandse en buitenlandse schepen in de handhaving op ontgassing. De handhaving begint bij de landsgrenzen. Op overtredingen gepleegd binnen Nederland zal de ILT handhaven. Dat kan ze zowel strafrechtelijk, naar een rechtspersoon, als bestuursrechtelijk, naar een vervoerende onderneming, doen, ongeacht of men in Nederland of elders gevestigd is.

De heer Koerhuis en anderen vroegen ook naar de ontgassingsinstallaties en of we ook met de provincies in de gaten kunnen houden of dat goed loopt. Ja, de provincies staan daarvoor aan de lat, maar we werken goed met elkaar samen en houden daar ook inzicht in. Het begint bij de verladers. Die hebben een groot aandeel in de opbouw van de ontgassingsinfrastructuur. De boodschap dat die er volgend jaar 1 juli ook echt moet zijn, is helder aangekomen. Provincies en omgevingsdiensten moeten de benodigde vergunningen afgeven. Alle partijen werken nu in werkgroepen met elkaar samen om tot die ontgassingsinfrastructuur te komen. Dat komt samen in de Stuurgroep Varend Ontgassen onder regie van het Ministerie van IenW. We blijven met grote regelmaat bestuurlijk overleggen om de voortgang te bespreken. Ik zal de Kamer ook periodiek over de voortgang blijven informeren voorafgaand aan de commissiedebatten Maritiem.

Het werk van die werkgroepen moet landen in de roadmap die de heer Alkaya noemde. Hij vroeg of dat een openbaar document wordt. Dat is het geval. Het streven is dat we in juni, dus komende maand, daaruit zijn. We willen die in juni in de stuurgroep vaststellen en daarna zullen we die roadmap ook zo snel mogelijk ter informatie naar de Kamer sturen.

**De voorzitter:**

Er is een interruptie van meneer Koerhuis. Met CCR doelt de Minister niet op een oude rockband.

**Minister Harbers:**

Ik doel op de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

**De voorzitter:**

Precies. Het is ook een rockband uit de zestiger jaren, maar daar doelde u niet op. Het gaat om de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Meneer Koerhuis, u had een interruptie.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Het woord roadmap moet ik ook nog weten. Een roadmap is een routekaart, of zo.

**De voorzitter:**

Ik hoor allerlei termen buiten de microfoon. Nu wordt het een soort tupperwareavond. De mensen thuis weten nu niet meer waar het over gaat.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat gaan we niet doen. Excuus, voorzitter. Mijn interruptie.

Minister **Harbers**:

Of «het actieplan», maar ja, dan hebben we het zoveelste actieplan, dus «roadmap» is...

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ga aan mijn interruptie beginnen. Mijn zorg zit 'm eigenlijk in het feit dat onze havens moeilijk vergunningen krijgen van provincies voor het plaatsen van ontgassingsinstallaties. Daar zit eigenlijk mijn grote zorg. Nu de Minister mijn andere grote zorg heeft weggenomen en we dat verbod gaan invoeren, zou ik de Minister het volgende willen vragen. Hij heeft al toegezegd dat hij de regie gaat pakken, en ook dat hij ons gaat informeren voor ieder debat Maritiem. Maar ik zou er graag specifiek van op de hoogte willen worden gehouden hoeveel ontgassingsinstallaties er in de pijplijn zitten, volgens welk tijdsplan die geplaatst gaan worden, waar ze zitten in de vergunningverlening en hoeveel Nederland er nodig heeft om er bijvoorbeeld voor te zorgen dat ze niet toch noodgedwongen varend moeten ontgassen. Daar zit nu namelijk mijn grootste zorgpunt.

Minister **Harbers**:

Om aan de belangrijkste zorg tegemoet te komen: het is niet zo dat ze niet vergund kunnen worden. Er zijn al eerder dit soort ontgassingsinstallaties gebouwd. Het is ook niet zo dat je daar weer een landelijke ontheffing voor moet verlenen. Het bevoegd gezag kan onder voorwaarden per geval wel afwijkingen toestaan; dat ligt bij de provincie als vergunningverlenende instantie. Maar de toezegging waar de heer Koerhuis om vraagt, kan ik doen. We zullen periodiek inzichtelijk maken hoe het staat en of er nog eventuele belemmeringen zijn waar men tegen aanloopt. We hebben daar met het IPO, de verladers en het ministerie nu goede afspraken over gemaakt. Iedereen heeft ook plechtig beloofd om daar z'n schouders onder te zetten.

De **voorzitter**:

Wat verstaat de Minister onder «periodiek»?

Minister **Harbers**:

Volgens mij hebben we twee keer per jaar een commissiedebat Maritiem. Het lijkt mij het handigste dat we in de verzamelbrief gewoon alle informatie meenemen waar de heer Koerhuis en anderen om vroegen. Bij belangrijke tussentijdse ontwikkelingen informeer ik de Kamer actief.

De **voorzitter**:

Dank voor de toezegging. Die is genoteerd.

Minister **Harbers**:

Dan ben ik bij de vraag van mevrouw Kröger, die ook vroeg naar de ontgassingsinstallaties en de rol die we daarbij hebben. Ik heb daar net eigenlijk grotendeels al antwoord op gegeven in reactie op de heer Koerhuis. Ik wil er ook nog bij vermelden dat er wel consensus over is dat de verladers nog altijd het grootste aandeel hebben in de opbouw van de ontgassingsinfrastructuur. Het zijn namelijk ook hun dampen die verwerkt moeten worden. Vervolgens staan provincies en omgevingsdiensten aan de lat voor de benodigde vergunningen, maar zoals gezegd staan ze er niet alleen voor. In de werkgroep vergunningverlening rond het varend

ontgassen werken al deze partijen bijvoorbeeld constructief samen. Zo kan er ook snel gereageerd worden als er nog ergens knelpunten zijn. Dat gebeurt onder regie van het ministerie.

Ik vermoed dat mevrouw Kröger hier een interruptie over heeft.

**De voorzitter:**

Mevrouw Kröger, u bent altijd zo bescheiden dat ik u over het hoofd zie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Mijn vraag is eigenlijk de volgende. Begrijp ik goed dat er nu gewoon is besloten dat we per 1 juli fase één en twee tegelijk implementeren, met een soort implementatietraject daarheen, en dat als er knelpunten zijn bij de verladers of de provincies, het ministerie dan die knelpunten identificeert, bijspringt en ons daarvan op de hoogte houdt?

**Minister Harbers:**

We treden niet in de bevoegdheden. Het is de bevoegdheid van de provincie. Maar als er gewoon praktische vragen zijn, bijvoorbeeld hoe je iets regelt, dan zit het ministerie daar ook bij. Die samenwerking hebben we inmiddels opgebouwd. Als provincies en omgevingsdiensten vragen hebben over het verlenen van ontheffing, als dat aan de orde zou zijn, dan kunnen we ze gewoon meenemen in de duiding van het wettelijk kader. Dat is het type samenwerking dat we daar hebben.

**De voorzitter:**

Akkoord, mevrouw Kröger? Oké. Dan kan de Minister verdergaan.

**Minister Harbers:**

Dan ben ik bij de vraag van de heer Koerhuis over de verkeersbegeleiding rond de windparken op de Noordzee. Vanzelfsprekend willen we de risico's voor de scheepvaart zo veel mogelijk beperken. Daarom hebben we in ieder geval de passieve verkeersbegeleiding rondom de windparken door de Kustwacht geïntroduceerd. Dat is vorig jaar toegelicht aan de Kamer. Dat zijn we nu volop aan het inrichten, onder andere door de aanschaf van apparatuur en het werven en opleiden van personeel. Het verschil tussen actieve verkeersbegeleiding en passieve verkeersbegeleiding bij windparken is: bij actieve begeleiding ga je schepen actief adviseren, en bij passieve begeleiding gaat het om voortdurend monitoren en indien nodig tijdig ingrijpen. De meerwaarde van actieve begeleiding wordt door experts en de Rijkshavenmeesters als marginaal ingeschat. Het zou daarnaast onevenredig hoge investeringen in techniek en personeel vragen. Om die reden hebben we daar geen voornemen toe. Dan een extra havenbekken in de Houtrakpolder. Daar hebben we vorig jaar een motie over gehad van de heer Koerhuis en de heer Van der Molen. Naar aanleiding daarvan heeft Deloitte in de eerste helft van 2023 onderzoek gedaan naar de vraag wat volgens de stakeholders in het Amsterdamse havengebied de voorwaarden zijn waaronder de realisatie van de havenbekken voor de Amsterdamse haven in de Houtrakpolder tot stand kan komen. Daar hebben we overleg over met de regio. In de Kamerbrief voor het commissiedebat MIRT naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving dat komende maand plaatsvindt, zullen de genoemde onderzoeksuitkomsten worden meegenomen. De verdere ruimtelijke ontwikkeling van de Houtrakpolder en het Noordzeekanaalgebied zijn we op dit moment aan het uitwerken in het kader van het NOVEX-gebied – daar is ie weer – en het Noordzeekanaalgebied. Dat moet eind 2023 gereed zijn. De Minister van EZK is daarvan de trekker, samen met de provincie Noord-Holland. We zijn daar vanuit lenW nauw bij betrokken. We zullen de onderzoeksresultaten inbrengen. We zullen er ook op letten dat er in dat ontwikkelperspectief voldoende ruimte is voor havenactiviteiten.

De heer Koerhuis heeft vaker een vraag gesteld over het financieren van een extra havenbekken door bijvoorbeeld een staatsdeelneming te nemen. Het korte antwoord is dat een staatsdeelneming niet bedoeld is voor de financiering van haventerreinen. De deelneming in Havenbedrijf Rotterdam voor Maasvlakte 2 is destijds gericht gegeven voor de bijdrage aan waterveiligheid en de waterkerende functie van de buitencontour van de Maasvlakte. Het deelnemingenbeleid van Financiën is op dit moment niet bedoeld voor de financiering van haventerreinen. Er zijn bij ons op dit moment overigens ook geen concrete plannen bekend voor de aanleg van drijvende eilanden op de Noordzee.

**De voorzitter:**

Er is een interruptie van meneer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Dank voor de uitvoerige beantwoording van de Minister; dat waardeer ik. Ik heb de vorige keer een vraag gesteld over een derde Maasvlakte. Toen zei de Minister al: er is geen ruimtegebrek in de Rotterdamse haven. Ik hoor dat er overal waar ik kom in Nederland ruimtegebrek is, behalve in de Rotterdamse haven. Het klopt dat er nog een paar stukken grond moeten worden uitgegeven op de Tweede Maasvlakte. Maar de energietransitie is voor de komende 30 jaar. Als je vooruitkijkt, dan zie je volgens mij dat we een tekort aan ruimte gaan krijgen voor de energietransitie. Dat gaat helemaal gebeuren omdat je in die transitie tijdelijk twee energiesystemen in de lucht moet houden, het fossiele en straks het schone. Ik probeer mee te denken. Ik snap ook dat een derde Maasvlakte misschien wat moeilijk is, want dan moet je de tweede nog verder uitbouwen. De techniek is ook verder. We hebben al drijvende boorplatformen. Hoe kun je die misschien verder uitbouwen naar drijvende eilanden? Ik heb instituten in de sector gesproken die daarover aan het nadenken zijn. Die zullen uiteindelijk gefinancierd moeten worden. Die lopen ook tegen regelgeving aan: welk recht is er nou geldig rondom zo'n drijvend eiland? Ik herinner de Minister toch nog graag een keer aan de aangenomen motie – er is nog een tweede motie-Van der Molen/Koerhuis – die vraagt om onze havens te beschermen tegen buitenlandse financiering. Volgens mij moeten we oppassen met buitenlandse financiering daar en niet te snel zeggen: geen staatsdeelneming. Kan de Minister hier nog eens op reflecteren? Kan hij misschien nog eens een keer een gesprek aangaan met de sector over waar die ruimte te zoeken de komende 30 jaar en hoe dat te financieren.

**Minister Harbers:**

Ik kom daar straks nog op in antwoord op de vragen van de heer Krul, maar het hele deelnemingenbeleid valt niet onder mijn verantwoordelijkheid. Ik begreep dat daar later deze week nog een commissiedebat over is. Wellicht moet u die vraag daar dan stellen. Waar het gaat om eilanden: de ontwikkelingen staan inderdaad niet stil, maar concrete plannen voor drijvende eilanden zijn bij ons op dit moment niet bekend. Waar het gaat om een uitbreiding met een derde Maasvlakte: het Havenbedrijf Rotterdam geeft nog niet aan dat men dat wil. In het kader van het beleid om water en bodem sturend te laten zijn voor de ruimtelijke inrichting, hebben we op dit moment ook gezegd dat we vooral nog even een pas op de plaats maken met landaanwinning. We willen namelijk echt eerst veel beter in beeld hebben hoe de toekomstige zandbehoefte eruitziet voor bijvoorbeeld kustsuppletie. Dat kun je namelijk ook maar op een beperkt aantal plekken winnen op de Noordzee. We moeten dat vraagstuk eerst goed in kaart hebben gebracht voordat we zeggen: we gaan zo weer een landaanwinning doen die ook zand vraagt, en misschien wel op de plekken waar we later nog zand moeten winnen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Volgens mij is het het kabinet zelf geweest dat heeft gesproken over energie-eilanden op de Noordzee. Ik probeer mee te denken. Ik zie ook de zandproblematiek bij een derde Maasvlakte. Ik denk dat het inpolderen van eilanden midden op de Noordzee – het kabinet heeft volgens mij zelf aangekondigd dat te gaan verkennen – nog veel ingewikkelder is dan een drijvend eiland. Met een drijvend eiland heb je in ieder geval de vraag: wiens verantwoordelijkheid is het en welk recht geldt daar? Ik denk dat de sector, willen we dat idee verder ontwikkelen, daar graag antwoorden op wil hebben. Maar ja, de Minister zelf is erover in gesprek en ik heb er ook schriftelijke vragen over gesteld. Misschien kom ik nog een keer met een tweede setje schriftelijke vragen.

De **voorzitter**:

U hebt hierna nog één interruptie, meneer Koerhuis.

Minister **Harbers**:

Ik sta altijd paraat om vragen te beantwoorden. Voor energie-eilanden geldt wel dat het primair bij de Minister voor Klimaat en Energie ligt. Boorplatforms en windmolenparken zijn natuurlijk ook onderdeel van de energieopwekking. Het gaat al snel op een platform lijken, waarvoor we ook allemaal regels hebben. Daar kom ik straks in reactie op een vraag van mevrouw Kröger nog op terug.

Naast de vraag van de heer Alkaya die ik al beantwoord heb, vroeg hij ook naar de positie van kleine schepen. De belangrijkste vraag was of ik de petitie ken. Ik neem aan dat daarmee het onderzoek wordt bedoeld dat de ASV, de Algemeene Schippers Vereeniging, zelf heeft gedaan. Dat kennen wij. Ik heb ook waardering voor de inspanningen van de ASV op dit punt. Om de problematiek vervolgens op internationaal niveau duidelijk te maken, is wel onafhankelijke informatie nodig, zoals een expertiserapport van een keuringsinstantie. Daarom roepen we de sector er ook toe op om zo veel mogelijk gebruik te maken van de hardheidsclausule die al door de heren Alkaya en Krul werd genoemd, maar ook om samen te werken met internationale belangenorganisaties om die boodschap, naast dat wij dat doen, ook zelf internationaal voor het voetlicht te brengen.

Als een scheepseigenaar een beroep doet op de hardheidsclausule, wordt de aanvraag via de keuringsinstantie ingediend bij de ILT. Om het gebruik van de hardheidsclausule te stimuleren, begeleidt het ministerie nu de voorbereiding van de aanvragen voor twee schepen. Door dit proces inzichtelijk te maken, moet het vervolgens voor scheepseigenaren duidelijker worden hoe ze een uitzondering kunnen krijgen. Uit de eerste bevindingen die naar aanleiding van de keuring van de twee schepen naar voren zijn gekomen, volgt dat er elf overgangsbepalingen zijn die zeer ingrijpend zijn om uit te voeren. Alle andere overgangsbepalingen zijn minder omvangrijk. Dat biedt ons dus ook wel weer handvatten om te kijken hoe we dat internationale pleidooi kracht bij kunnen zetten.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van de heer Alkaya.

Minister **Harbers**:

Ik ben nog niet helemaal klaar met dit stukje.

De **voorzitter**:

Niet? O, sorry, ik zag u een nieuw velletje pakken.

Minister **Harbers**:

Ja, maar het gaat nog door. Dat gaat ook over artikel 26, dat de heer Alkaya noemde. Dat artikel biedt geen mogelijkheid voor een groepsontheffing, dus we moeten het echt doen met de route van de individuele

aanvragen. Als er voldoende individuele aanvragen voor een ontheffing worden gedaan, moet dat de kans op een algemene oplossing op internationaal niveau vergroten. Zoals gezegd proberen we de sector daarin de helpende hand toe te steken.

De heer **Alkaya** (SP):

De Minister zei tussen neus en lippen door dat de schippers zelf, via brancheverenigingen en dergelijke, dat signaal internationaal, dus bijvoorbeeld bij de Europese Commissie, zouden moeten laten horen. Hij zei: «Naast dat wij dat doen». Dat is nou net mijn vraag: heeft hij dat gedaan? Heeft hij dat aan de Commissie overgebracht of is hij nog van plan om dat te gaan doen? Heeft hij te horen gekregen dat zo'n groepsontheffing echt niet mogelijk is? Want de signalen die ons bereiken, zijn dat de Commissie juist aangeeft dat zo'n groepsontheffing wél mogelijk is. Is dat dan een fout?

Minister **Harbers**:

Nee, het loopt nog. Zoals net gezegd hebben we ondersteuning geboden bij twee schepen. Met die kennis moeten we zelf nog de vervolgslog maken. In het volgende debat zal ik erop terugkomen hoe het daar dan mee staat. Maar wij proberen ook zelf de sector de helpende hand toe te steken, want uit onze inbreng is gebleken wat ik net zei, namelijk dat het bij elf overgangsbepalingen wel heel ingewikkeld is. We zijn bereid om dat internationaal naar voren te brengen.

De heer **Alkaya** (SP):

Voor die elf clausules is een groepsontheffing dus nog niet van tafel? Daar zou het nog van kunnen komen?

Minister **Harbers**:

Als u het zo formuleert, is dat zo, maar dat vergt nog wel behoorlijk wat internationale inzet. Dat zullen we ook moeten aantonen.

De **voorzitter**:

Gaat u rustig door, meneer de Minister.

Minister **Harbers**:

Dan vroeg de heer De Groot of de verzegelplicht voor pleziervaartuigen ook geldt voor woonboten. Dat klopt. Er geldt al een verplichting voor woonboten om een rioolaansluiting te hebben. Sinds 1 januari 2018 moeten zij aangesloten zijn op de gemeentelijke riolering of op een individueel waterzuiveringssysteem. Daarvoor is het op zichzelf dus wel geregeld.

De heer De Groot vroeg naar de verduurzaming van de scheepvaart en het gebruik van subsidies. Hij vroeg of het dan niet handig is dat de schepen die subsidies gebruiken, onder Nederlandse vlag varen. We zijn op dit moment onderzoek aan het doen naar de meest wenselijke subsidievorm, waarbij de optie van een koppeling aan de Nederlandse vlag inderdaad wordt gezien. Want ook wij zien graag dat zo veel mogelijk schepen die een band met Nederland hebben, bijvoorbeeld door subsidies, onder Nederlandse vlag varen. De keuze is op dit moment aan reders zelf. Daarbij spelen soms ook andere afwegingen een rol. We willen daar verder inzicht in hebben en we willen gewoon de subsidievorm die het beste past om emissies van de zeevaart onder het Nederlandse klimaatdoel voor 2050 te voegen. Ik weet niet wanneer dat onderzoek klaar is, want dat zal ongetwijfeld de vervolgvraag zijn. Ik kijk even naar mijn ambtenaren. Daar komen we in tweede termijn nog even op terug; dat meld ik zo nog even.

Dan de bruine vloot en een eerste reactie op het artikel in het Dagblad van het Noorden. De ILT heeft in dit geval na de uitslag van de keuring

besloten om het schip niet stil te leggen. De mast noch de tuigage vormde een acute dreiging voor opvarenden. Voorwaarde is wel dat de ILT op zeer korte termijn het schip volledig zal inspecteren. Dit is even een korte reactie; we hebben het even snel gescand. Mocht er aanleiding zijn voor een uitvoeriger antwoord, dan kom ik daar later schriftelijk op terug. Dan de veiligheid in de bruine vloot. De heer De Groot had trouwens al verzocht om een brief waarin daar nader op ingegaan wordt. Daarin neem ik dan ook een uitvoerige reactie op het krantenartikel mee. Op dit moment is de stand dat de ILT een aantal acties uitgevoerd heeft en verdere acties zal ondernemen om de veiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld met het stelsel van certificering. Voor aanvang van het vaarseizoen heeft zij ook een thema-actie uitgevoerd op schepen van de bruine vloot. Over het algemeen levert dit een positief beeld op, al komt de ILT nog altijd overtredingen tegen, waarop dan gepaste actie volgt. Maar ik zal u, zoals gevraagd, uitvoeriger schriftelijk invoeren.

**De voorzitter:**

Er is nog wel even een vraag, allereerst vanuit mij: wanneer gaat dat gebeuren?

**Minister Harbers:**

Zullen we ervoor zorgen dat die brief er meteen na het zomerreces is?

**De voorzitter:**

Na het zomerreces. Ik zie de Kamerleden instemmend knikken. De ILT is de Inspectie Leefomgeving en Transport, zeg ik voor de liefhebbers thuis die het niet weten. Meneer De Groot, u had een interruptie, over de bruine vloot, neem ik aan.

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

Nee, het is oké zo.

**De voorzitter:**

Oké, prima. We zijn helemaal tevreden. Dan gaan we verder.

**Minister Harbers:**

Dan de zeebrief. Het verhaal is dat we daar even snel in gedoken zijn. We gaan het gewoon nader onderzoeken. Er is in ieder geval een verschil tussen de informatie op de website en de reactie die u hebt gekregen van de ILT-medewerker. Dat heeft ons wel op de gedachte gebracht dat we wellicht eens heel goed moeten kijken naar de informatie op de website: is die geheel correct weergegeven en moet die niet verbeterd worden? Zonder op de details van de casus in te gaan, is dat voor ons wel aanleiding om het eens even helemaal onder de loep te nemen, dus ik zal u laten informeren over wat daaruit gekomen is. Het zou kunnen dat de kruisverwijzingen op de website niet helemaal correct zijn. Dan hebt u, denk ik, ook heel veel andere scheepseigenaren een dienst bewezen, want we gaan dit even goed uitzoeken, zodat de informatie voortaan beter is.

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

Ik dank de Minister, ook namens andere scheepseigenaren. Je hebt het Kadaster en je hebt de ILT. Ze moeten bijvoorbeeld controleren of je Nederlander bent. Dan moet je een gewaarmerkte kopie van je paspoort aanleveren. De ILT moest dan geloof ik die gewaarmerkte kopie hebben, maar die mocht ze dan niet doorsturen naar het Kadaster, in verband met de AVG, en het Kadaster had dan weer voldoende aan alleen een kopietje van m'n paspoort. Dat soort kleine dingen zaten erin. Dank voor de toezegging. Het zou fijn zijn om het wat te stroomlijnen, zodat het nog beter loopt en de kosten geringer kunnen zijn.



**Minister Harbers:**

Dank voor dit soort praktische voorbeelden. Er zijn in de afgelopen periode al dingen verbeterd. In het proces zijn de doorlooptijden verkort. Er wordt op dit moment ook gewerkt aan nieuwe registratiewetgeving. Die moet ook de samenwerking tussen de ILT en het Kadaster drastisch verbeteren, ongetwijfeld ook aan de hand van dit soort ervaringen. Die verandering zal begin 2024 gerealiseerd worden.

Dan ga ik door naar de vragen van de heer Krul. Hij begon terecht met de havenstrategie en de invloed van China. Daar hebben we het eerder, volgens mij bij de begrotingsbehandeling, met zijn voorganger de heer Van der Molen ook over gehad. Het is zeer terecht dat de heer Krul daar aandacht voor vraagt. Ook toen heb ik aangegeven dat ik de zorgen van de Kamer deel. In de Havennota werd een paar jaar geleden al aangegeven dat het aandeelhouderschap van de Nederlandse havenbedrijven in ieder geval in publieke handen moet blijven om voldoende regie en sturing te kunnen houden.

Mede naar aanleiding van de motie-Van der Molen/Koerhuis die bij de begroting werd aangenomen, zijn we nu aan het werken aan een positionpaper over een Europese havenstrategie. Daarover hebben we ook contacten gelegd met een aantal andere lidstaten. De Europese Commissie en verschillende EU-lidstaten hebben inmiddels al interesse getoond om hier gezamenlijk mee aan de slag te gaan. Ook met Duitsland voeren we hierover op dit moment nog nadere gesprekken. We zullen ook contact zoeken met de heer Berendsen als rapporteur van het Europees Parlement om te kijken of het daarmee nog wat meer tractie kan krijgen. Ik hoop het positionpaper samen met de internationale partners, dus ook de andere lidstaten, deze zomer af te ronden. We hebben de Erasmus Universiteit en het Clingendael Instituut gevraagd om dit te ondersteunen door te onderzoeken hoe een Europees afwegingskader voor buitenlandse investeringen in de maritiem-logistieke sector eruit zou moeten zien. We verwachten dat geheel dit najaar bij elkaar te kunnen brengen. Dan zal ik uw Kamer daarvan ook weer op de hoogte brengen. Er is dus een behoorlijk aantal acties ondernomen naar aanleiding van de aangenomen motie. En het mag op een warm onthaal in een aantal andere landen rekenen.

Dat strekt zich ook uit tot de maritieme maakindustrie waar de heer Krul aandacht voor vraagt. De Minister van EZK, die verantwoordelijk is voor het sectorbeleid, en ik zijn sinds enkele maanden in samenwerking met de Staatssecretaris van Defensie en het Ministerie van Financiën bezig met een sectoragenda voor de maritieme maakindustrie. Die kijkt naar de rol van de maakindustrie bij de vitale belangen van Nederland. We hebben specifiek voor de maritieme maakindustrie een speciaal gezant aangesteld. Dat is mevrouw Van Bijsterveldt, in het dagelijks leven burgemeester van Delft. Zij is op dit moment bezig met een rondgang door de sector en voert gesprekken met de stakeholders. Dat moet ertoe leiden dat er na de zomer een sectoragenda ligt om het belang van die maritieme maakindustrie verder op de agenda te krijgen.

Daarnaast hebben we natuurlijk de Groeifonds aanvraag voor het Maritiem Masterplan. We verwachten dat voor de zomer een besluit kan worden genomen over een eventuele toekenning van deze aanvraag. Er loopt dus een aantal acties om ervoor te zorgen dat het belang van de Nederlandse maritieme maakindustrie veel nadrukkelijker kan worden behartigd. De bescherming van de scheepsbouwsector tegen Chinese invloeden was volgens mij ook onderdeel van de vraag van de heer Krul. Ik denk dat de zorgen van het kabinet over mogelijk te vergaande Chinese invloeden in de maritieme sector bekend zijn. Ook op dat punt hebben we het initiatief genomen om er in EU-verband verder naar te kijken. Er was op een gegeven moment een interruptiedebat over het onderscheid tussen afgebouwde en niet afgebouwde stalen schepen. Zoals u weet, werkt de Europese Commissie aan instrumenten om een gelijk speelveld met

niet-EU-landen te behouden. Een voorbeeld is het CO<sub>2</sub>-grensmechanisme, waarbij voor import uit niet-EU-landen ook een koolstofheffing moet gaan gelden. Voor staal moet dat op een later moment nog specifiek worden ingevuld voor scheepscasco's. Dat is onder de aandacht gebracht van de Europese Commissie. Die werkt daar nu aan. Dat wordt later bekend. We zijn dus even afhankelijk van de Europese Commissie, die met voorstellen op dat gebied zal komen. Het is een terechte zorg van de sector die bang is dat scheepscasco's straks buiten de EU goedkoper geproduceerd kunnen worden. Wij zullen er dus bovenop zitten dat daar door de Commissie invulling aan wordt gegeven.

Dan de vlootvervangings van de Rijksrederij. Om te beginnen stel ik wel vast, zoals ik net al zei, dat de maritieme sector ons allemaal aan het hart gaat. We hopen dat die heel veel mooie opdrachten kan krijgen, maar gelukkig is niet alleen de Rijksrederij de opdrachtgever voor de maritieme maakindustrie. De Rijksrederij blijft wel in gesprek met de Nederlandse sector om de kennis van elkaars werkwijze te vergroten en de samenwerking te verbeteren om zodoende bij aanbestedingen tot zo goed mogelijke resultaten te komen. Dat gaat steeds beter. In de afgelopen jaren zijn alle opdrachten van de Rijksrederij aan Nederlandse partijen gegund. We hebben eerder debatten gehad over de omvangrijke investeringen voor de vlootvervangings van de Rijksrederij, waarvoor de voorbereiding loopt. Het vergt ook de nodige zorgvuldigheid, dus eind 2023 denken we daarmee de inhoudelijke keuzes gereed te hebben. Dat geldt niet alleen voor het Ministerie van IenW, maar ook voor de andere opdrachtgevers ministeries. Want ook bijvoorbeeld JenV en LNV zijn opdrachtgevers van de Rijksrederij. Dan zouden we financiële besluitvorming in het voorjaar, bij de voorjaarsbesluitvorming van 2024, mogelijk moeten maken. Ik kan nu niet vooruitlopen op besluitvorming over aankomende begrotingen, maar ik kan u wel verzekeren dat met de reeds beschikbare middelen de voorbereiding voor de vlootvervangings in het komende jaar, 2024, in ieder geval niet vertraagt.

Dan kom ik op de subsidie voor walstroom. Die is niet alleen bedoeld voor de grote BOZ-zeehavens. De aankomende subsidieregeling van 180 miljoen zal openstaan voor alle zeehavens. Het is wel zo dat 170 miljoen van die 180 miljoen bedoeld is voor het voldoen aan de aankomende Europese walstroomverplichtingen uit de AFIR-regulering. Daar wijst de heer Krul ook op. Die verplichtingen gaan gelden voor het container-, cruise- en roll-on-roll-offsegment en zijn daarmee vooral relevant voor de grote zeehavens. 170 miljoen is een groot bedrag, maar de opgaven en de emissiereducties zijn voor die segmenten enorm en niet te realiseren zonder deze overheidsbijdrage. Dit zijn de eerste verplichtingen die er komen in de Europese Unie; vandaar dat wij in deze regeling hierop hebben ingezet. Daarnaast is het ook een onderdeel van het stikstofpakket uit 2020. Ook toen al hebben we geïdentificeerd dat je in deze sectoren aan de slag moet, want als dit soort type schepen overschakelt op walstroom, heeft dat ook een groot reductie-effect op stikstof. De intentie is dus niet om andere havens dit niet te gunnen, maar het is wel een focus op de doelstellingen die er in Europa al eerste aankomen. Op zichzelf staat het budget ook open voor andere havens. 10 miljoen hebben we dus ook bewust gereserveerd voor overige scheepssegmenten, omdat walstroom ook voor die andere scheepssegmenten steun verdient.

De heer **Krul** (CDA):

Dank dat de Minister in ieder geval aangeeft dat dit niet alleen voor die vijf grote havens bedoeld is, maar dat het dus ook openstaat voor andere havens. Dat is niet uit het persbericht te herleiden. Ik ga nu toch even naar de walstroomvoorzieningen. We weten dat we voor Fit for 55 naar die reductie toe moeten. We weten ook dat walstroominstallaties geen positieve businesscase hebben. Dat is op dit moment gewoon zo. Zou het dan niet veel verstandiger zijn om de havens die misschien wat minder

van die 5.000 gigatonschepen hebben, wel te helpen in de transitie? Want uiteindelijk zullen al die havens op één moment op deze manier hun kades moeten inrichten. Amsterdam heeft dit bijvoorbeeld allang voor riviercruiseschepen verplicht gesteld. We weten nu al dat dit moment komt. We weten ook dat er heel veel havens zijn die hier in de toekomst, juist als het gaat om die duurzame economie, een rol van betekenis in willen spelen. Zouden we dan niet in een tweede tranche of hoe dan ook moeten nadenken hoe we één slag kleiner kunnen gaan?

**Minister Harbers:**

Het klopt wat de heer Krul zegt: alle sectoren hebben daarin natuurlijk een opgave. Nu is het wel zo dat er, bijvoorbeeld voor de binnenvaart, ook al eerder initiatieven zijn geweest. Juist de grote zeescheepvaart – ik noemde de segmenten zojuist – liep nog achter. Het is geen regeling die meerdere tranches kent. We hebben nu een regeling gemaakt die inderdaad vooral ook even focust op de doelstellingen die er in de Europese Unie als eerste aankomen. Dat laat onverlet dat als in de toekomst, of dat nou de nabije of de verdere toekomst is, andere sectoren ook nog ondersteuning nodig hebben, we van geval tot geval kunnen bezien of we daar een regeling voor moeten maken. Op dit moment is er niet in voorzien. We hebben het geld, ook in overleg met de BOZ, daar geprobeerd in te zetten waar de financiële nood het hoogst is. Overigens is het dan nog steeds slechts een gedeelte van de kosten dat we vergoeden, ongeveer een derde. Het vergt dus ook nog zeer veel investeringen van de sector zelf.

**De voorzitter:**

Uw laatste interruptie, meneer Krul.

**De heer Krul (CDA):**

Mijn laatste interruptie gebruik ik graag. Ik begrijp dat dit de uitkomst is in overleg met de BOZ, want alle BOZ-havens zijn uiteindelijk onderdeel van die regeling en de havens die geen onderdeel zijn van de regeling zitten niet in de BOZ. Alles gehoord hebbende zou ik dan dus toch – het is mij al een keer eerder gelukt vanavond, dus ik ga het gewoon nog een keer proberen – aan de Minister willen vragen om in ieder geval te inventariseren wat de behoeftes zijn in de toekomst bij ook de niet-BOZ-havens. Dit gaat daar namelijk ook spelen. Ik begrijp dat niet elke haven 5.000 gigaton heeft. Ik weet bijvoorbeeld dat er in Noord-Holland bepaalde ferryterminalen zijn die niet bij de BOZ zitten, maar waar wel dit soort schepen aanlanden. Maar goed, zou de Minister willen toezeggen om ook bij de niet-BOZ-havens eens te kijken wat de ambitie is wat betreft duurzame kades en walstroomvoorzieningen?

**Minister Harbers:**

Ik wil alles inventariseren, maar het is niet zo dat ik dan het voornemen heb om deze regeling, om weer een deel van het geld weg ... Oké. Nee, dan kunnen we dat voor de Kamer wel inzichtelijk maken. Maar ik maak gewoon echt even die pas op de plaats. Ik vind gewoon echt dat dit segment op dit moment de grootste ondersteuning verdient. Het gaat om grote schepen, grote vermogens. Die doelstellingen komen er als eerste aan. Ik vind dus ook dat Nederland daaraan moet voldoen. Maar we zullen dat inzichtelijk maken.

**De voorzitter:**

Dank u wel voor deze toezegging.

**De heer Koerhuis (VVD):**

De Minister knipt 'm op, maar het wordt toch enigszins ongemakkelijk als uit de inventarisatie blijkt dat die andere havens wel de behoefte hebben,

maar dan geen geld krijgen. Dus dat wordt gewoon ongemakkelijk. Volgens mij kunnen we dit niet te gemakkelijk wegschuiven. Een vraag van mij is niet beantwoord. De wettelijke eisen voor brandveiligheid van regionale havens liggen in omliggende landen lager. De landelijke overheid in die landen dekt een deel van de kosten om die eisen te halen. Ik heb al eerder gevraagd of dit in Nederland in kaart kan worden gebracht. Mijn vraag is of dit eigenlijk al in kaart is gebracht. Ik had dan toch nog de vraag over die 29 miljoen per jaar. De Minister zegt dat die er voor de mainports is, voor de beveiliging. Maar die is er dus wederom niet voor de kleinere havens. Ik hoor dat zij nu al problemen krijgen.

**Minister Harbers:**

Eerst wat dat laatste betreft. We hebben er in het kader van de aanpak van ondermijning echt voor gekozen om daar te beginnen waar de nood het hoogst is.

En wat was de eerste vraag ook alweer?

**De heer Koerhuis (VVD):**

Brandveiligheid.

**Minister Harbers:**

O ja, de brandveiligheid. Het eerder toegezegde onderzoek loopt nog. We hebben nog niet voldoende informatie. We hebben dat wel allemaal nagevraagd in België en Duitsland om te kijken of er daar van eventuele bevoordeling sprake is. Dat beeld hebben we nu nog niet. Ik heb er bij een vorige gelegenheid – ik weet niet of dat naar aanleiding van schriftelijke vragen was – ook op gewezen dat het dan uiteindelijk de bevoegdheid van de burgemeester is om in dit soort lokale veiligheidseisen te voorzien. Maar het onderzoek dat ik toegezegd heb is nog niet af, want voor de vergelijking met de buurlanden moeten we nog nadere informatie hebben. Dat volgt dus op een later moment.

**De voorzitter:**

En wanneer? Dat vroeg ...

**Minister Harbers:**

We doen ons best om dat zo snel mogelijk te doen. We zijn afhankelijk. We maken een vergelijking met de buurlanden. Ik kan dus wel een deadline geven, maar als ik op dat moment nog niet heel veel meer weet ... Zo snel mogelijk.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Toch heel even over dit hele punt rond die walstroom en de subsidie. Er ligt natuurlijk best een goed stuk vanuit het ibo klimaat: je doet eerst dingen met normeren, dan met beprijzen en subsidiëren komt erachteraan. Nu hoor ik eigenlijk opeens een soort stap richting nog veel meer subsidiëren, ook ferryterminals. Stel ik me nu zo voor dat we nu cruiseterminals ... Gaan we met gemeenschapsgeld, met publiek geld, financieren dat die een noodzakelijke stap richting duurzaamheid zetten? Waarom zou de Minister dat niet normeren?

**Minister Harbers:**

Ja, omdat we er bij een eerdere gelegenheid – ik meen me te herinneren dat dat een paar jaar geleden al is gedaan, in het kader van de stikstofaanpak, maar het gebeurt ook bij deze klimaatplannen – wel voor hebben gekozen om een deel van de kosten te subsidiëren. Het zijn lang niet alle kosten. Het vergt ook grote investeringen van de sector zelf. Maar op eigen kracht gaat het niet, net zoals in veel andere sectoren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar dan ben ik toch wel benieuwd wat de maatschappelijke weging is als de Minister nu gaat verkennen hoe het breder ingezet zou worden. In hoeverre zou je dat moeten doen met gemeenschapsgeld en in hoeverre via het principe «de vervuiler betaalt»?

Minister **Harbers**:

Zoals gezegd, ook de sector zelf zal daarvoor diep in de buidel moeten tasten. Maar het zijn ook de categorieën schepen waarvoor de Europese Unie als eerste verplichtingen stelt, en daarom is gekozen voor deze categorieën schepen.

De **voorzitter**:

U kunt verdergaan.

Minister **Harbers**:

Dan heb ik nog de vraag die heer Krul mede namens de heer Stoffer stelde, over de instandhouding. Het klopt dat daar de afgelopen jaren ook tekorten waren, met de schuif van aanleg naar instandhouding. Niet alleen bij wegen, maar ook bij vaarwegen proberen we het zo te regelen dat we de komende jaren ook het basiskwaliteitsniveau voor dit deel van de Rijkswaterstaatnetwerken kunnen gaan waarborgen, zoals we eind maart met elkaar hebben besproken in het debat.

Voorzitter. Dan nog een aantal vragen van mevrouw Kröger, over de toekomst voor havens en scheepvaart. Vanzelfsprekend zetten we met het havenbeleid volop in op een duurzame en circulaire toekomst. Omdat scheepvaart een sterk internationale sector is, is de inzet primair gericht op internationale normering en beprijzing en, zoals zojuist gezegd, nationaal ook nog op het stimuleren en faciliteren van de transitie. De aanname die mevrouw Kröger doet dat het einde van het fossiele tijdperk ook leidt tot grootschalige vermindering van het transport, blijkt nog niet uit de analyses die we, ook internationaal, hebben. Ik zal een voorbeeld geven. Ja, het zal zo zijn dat kolen en olie niet meer vervoerd worden, maar als ik alleen al kijk naar de potentie en de plannen van Rotterdam om bijvoorbeeld op grote schaal waterstof per schip te importeren, denk ik dat dat een vervoersstroom zal zijn die daarvoor in de plaats komt. Hetzelfde zien we – dat geldt in versterkte mate voor het afgelopen jaar – met de import van lng. Ook een aantal andere grondstoffen, maar ook consumentenproducten, zullen ook in de toekomst nog per schip worden aangevoerd.

Vanzelfsprekend is het wel zo dat bij iedere periodieke herziening van de Havennota – we hebben er nu eentje voor de jaren 2020–2030 – gekeken wordt hoe de toekomstperspectieven er in dat opzicht uitzien. Ook daarvoor geldt dat havens op ieder moment wel nieuwe goederenstromen zien ontstaan. Als die niet ontstaan, drogen de inkomstenbronnen op om hun maatschappelijke waarde te behouden. Maar ik denk eerlijk gezegd dat het met dat opdrogen van goederenstromen in de praktijk niet zo'n vaart zal lopen. De industriële clusters in de havens in Nederland zijn groot en ook door de ligging aan diep zeewater zie je daar nu al een transitie naar bijvoorbeeld andere, meer biobased grondstoffen, die uiteindelijk ook aangevoerd zullen moeten worden.

De **voorzitter**:

Meneer de Minister, even een interruptie van mevrouw Kröger. Dit is uw laatste interruptie, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er was toch een ongelimiteerde hoeveelheid interrupties?

De **voorzitter**:

Nee. We hebben er in de eerste termijn vier en in de tweede termijn ook vier.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):  
O. Dat is dan even anders.

De **voorzitter**:  
Maar u krijgt nog wel een tweede termijn, dus geen zorgen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):  
Ja, nou goed. Ik heb heel lang zitten wachten op überhaupt een antwoord op een vraag, maar goed. Ik wacht dan wel even de rest van de beantwoording af, want die roept vast ook weer een vraag op.

De **voorzitter**:  
Dan tel ik deze vraag niet als een interruptie. Mevrouw Kröger, ik kan dat niet gezegd hebben, want ik ben tegen een ongelimiteerd aantal interrupties.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):  
Maar voorzitter, er zijn nu drie leden die dit zo hebben begrepen, dus ik ben niet de enige.

De **voorzitter**:  
Nee, dat is echt niet waar. U kunt de Handelingen ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):  
De heer Koerhuis zegt het ook.

De **voorzitter**:  
Nee, vier interrupties. Meneer Koerhuis, u heeft vier interrupties. U kunt het allemaal nakijken als u vanavond thuiskomt en dan zult het zien. Ik zit hier al zeventien jaar en dat zou ik nooit zeggen. Nooit. Ik vind het heel fout om Kamerleden ongelimiteerd te laten interrumpen, want dan wordt het één puinzooi. Meneer de Minister, gaat uw gang.

Minister **Harbers**:  
Dank u. Dan de inzet op klimaatdoelen in IMO-verband. In juni komt de herziening van de broeikasgasreductiestrategie van de IMO, de Internationale Maritieme Organisatie, op de agenda. Samen met de andere EU-landen zetten we in op het uitfaseren van broeikasgassen door zeevaart in 2050. Parallel daaraan wordt gewerkt aan beprijzings- en normeringsmaatregelen om de strategie te helpen realiseren. Zo is er een voorstel om de broeikasgasintensiteit van scheepsbrandstoffen te normeren met kenmerken die aansluiten bij de FuelEU Maritime-verordening vanuit Europa. Daarnaast wordt gewerkt aan beprijzen. Het meest kansrijke voorstel lijkt een heffing in de vorm van een levy op de broeikasgasuitstoot van zeeschepen. Er is dus geen sprake van dat we in IMO-verband niet tot normering zouden overgaan. Vanuit Nederland en de EU zetten we daar sterk op in.  
Dan het zeezwaaien. Daarover is er de vraag of we dat sneller kunnen internationaliseren. We gaan, zoals ik schreef aan de Kamer, in IMO-verband inzetten op scherpere lozings-eisen voor chemicaliën. Maar ik zeg er gelijk bij dat onze verwachting is dat er nog weinig tot geen draagvlak in IMO-verband is voor algemene eisen die gelijk zijn aan eisen die we eerder bij stikstof en zwavel stelden. Een reden voor het gebrek aan draagvlak in de IMO is dat er onder andere nog veel onbekend is over de negatieve milieueffecten van de ladingsresiduen die onder voorwaarden in waswater geloosd mogen worden. Vandaar dat ik aangaf om parallel aan de inzet in IMO-verband ook te kijken hoe we dit

nationaal, geënt op het voorbeeld van Duitsland, kunnen gaan doen. Dus het is wat dat betreft echt een tweesporenaanpak, misschien ook wel een beetje uit teleurstelling omdat ik verwacht dat het nog niet heel hard zal lopen in IMO-verband.

Het weghalen van olieplatforms is iets wat zich buiten mijn portefeuille afspeelt, want het is volledig onderdeel van de portefeuille van Minister Jetten. Het is onderdeel van de concessie-eisen voor dit soort ontginning. Ik kan de vraag wel doorgeleiden naar de collega in het kabinet. Datzelfde geldt voor diepzeemijnbouw want dat valt onder de verantwoordelijkheid van de staatsecretaris Mijnbouw op het Ministerie van EZK. Ik zal uw vragen op dat gebied ook doorgeleiden aan hem en vragen om daar later schriftelijk op terug te komen naar de Kamer.

Dan het bijmengen van afval in stookolie. De signalen rond het bijmengen van afval in stookolie nemen we serieus. Vandaar een aantal vervolgstappen. De ILT is op dit moment bezig met een risicoanalyse voor de stookolieketen. De voorlopige conclusie van de ILT is dat het toezicht wordt bemoeilijkt door een gebrek aan normstelling en regelgeving. Daarom zijn we een vervolgvcerkenning gestart naar welke impact de introductie van aanvullende kwalitatieve controles kan hebben op de brandstofkwaliteit en zijn we bezig met de transitie naar duurzamere brandstoffen, wat het gebruik van stookolie moet terugdringen. Over de resultaten van dit hele traject met de ILT – we werken daarvoor ook samen met de buurlanden – wordt u begin 2024 nader geïnformeerd.

Voorzitter. Daarmee meen ik de vragen van de Kamer beantwoord te hebben.

#### **De voorzitter:**

Dank u wel, meneer de Minister. Mevrouw Kröger, ik zal ook sportief naar u zijn. Als er echt dringende vragen zijn, ben ik daar altijd heel gemakkelijk in, maar ik moet ook een beetje de tijd bewaken. Begrijpt u wat ik bedoel? U hebt mij ook heel duidelijk tegen meneer Koerhuis horen zeggen dat het zijn laatste interruptie was en daarna tegen meneer Krul. Dus als u goed had opgelet, had u dat kunnen weten. Maar alstublieft, stelt u gerust uw vragen. Als er iets extra's nodig is, ben ik daar altijd sportief in. Alstublieft.

#### **Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Eerst een punt over de toekomst van onze havens. Ik mis in de analyse het volgende. Op het moment dat fossiel is afgebouwd, weg is, geen rol meer heeft voor onze economie, en op het moment dat je naar een circulaire economie gaat, verandert er natuurlijk daadwerkelijk iets in de ketens en in het type product dat je importeert. Dan krijg je, naar mijn verwachting, veel meer kortere afstanden, veel sterkere binnenvaart ... Dus een analyse van wat dat circulaire, klimaatneutrale nou betekent voor onze havens, dat was de vraag die ik aan de Minister had.

#### **Minister Harbers:**

Ja, vanzelfsprekend begrijp ik dat, maar ik stel daartegenover dat wij nog geen signalen hebben dat grootschalig transport volledig wegvalt. Ook niet in het geval van kortere ketens. Om een voorbeeld te geven: er komt nu veel olie uit het Midden-Oosten, maar stel dat er straks grootschalig waterstof wordt geïmporteerd uit Noord-Afrika, dan is dat nog steeds een afstand die ook zeetransport rechtvaardigt. Hetzelfde zien we met de import van lng op dit moment. Vanzelfsprekend houden we dit soort analyses in de gaten, ook op het moment dat het weer tijd wordt voor een volgende Havennota. We hebben op dit moment geen aanwijzingen dat we de havenvoorzieningen in Nederland in de komende decennia al zouden moeten afbouwen, integendeel. Ik weet niet of dat ook voor de langere termijn geldt, maar als die vraag aan de orde is, dan doen we dat wel.

Ik zoom nog even verder in op het energievraagstuk. We hebben het daar in eerdere debatten ook over gehad. We zijn op dit moment als kabinet bezig om de hele energiebehoefte voor 2050 in kaart te brengen. Onder regie van Minister Jetten wordt dat het Nationaal Programma Energievoorziening. Als dat eenmaal klaar is, dan heb je ook weer meer inzicht in hoe zich dat de komend decennia gaat ontwikkelen en welke gevolgen dat zou kunnen hebben voor havens. Maar het is nu te vroeg om daar conclusies aan te verbinden.

**De voorzitter:**

Ik ga mevrouw Kröger een vijfde interruptie toekennen. Dat betekent dat alle leden dat recht dan krijgen. We zitten ook ruim in de tijd. Het is dan wel de allerlaatste interruptie en daarna gaan we naar de tweede termijn gaan. Mevrouw Kröger.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik zeg ook niet dat de Minister hier staande het debat een hele analyse moet hebben van wat 100% circulair en klimaatneutraal betekent voor onze havens. Ik vraag hem om die analyse te maken. Want lng is fossiel en gaat dus eraf. Van waterstof is de verwachting niet dat die op dezelfde schaal zal worden gebruikt als nu de fossiele stromen. Er gaat dus nogal wat veranderen, en ik vraag hem nogmaals om een analyse te maken van wat 100% circulair en klimaatneutraal betekent voor onze haveninfrastructuur.

**Minister Harbers:**

Misschien kunnen wij eens beginnen... Als ik kijk naar de NOVEX voor bijvoorbeeld het Noordzeekanaalgebied in Rotterdam – toch de twee grootste havens van Nederland en ook twee van de grootste havens in Europa – dan worden in dat ontwikkelperspectief ook dit soort analyses meegenomen. Waar mevrouw Kröger om vraagt, is heel veel werk voor een situatie die over 20, 30 jaar plaatsvindt en die periodiek ook door planbureaus wordt gedaan. Ik zou willen beginnen met het ontwikkelperspectief van de NOVEX en zien welke ontwikkelingen daarin meegenomen zouden moeten worden. Vanaf daar kunnen we altijd kijken of er nog meer nodig is.

**De voorzitter:**

Meneer Koerhuis, uw vijfde en laatste interruptie.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik wil in dezen toch graag de Minister steunen, want hij is bezig met de uitvoering van de motie-Koerhuis/Tjeerd de Groot, om te kijken hoe ruimte gemaakt kan worden in die havens voor de energietransitie. Dat is al een hele klus. Die productie van waterstof, die import van waterstof en tot die tijd nog de import van lng is al een hele klus om in kaart te brengen. Ik begrijp ook dat het een moeilijke klus is. Ik zou de Minister er graag in ondersteunen dat hij daar de focus op houdt.

**De voorzitter:**

Dat was niet echt een vraag, maar een opmerking. Meneer Alkaya, wilt u nog gebruikmaken van een vijfde interruptie? Nee. Meneer De Groot ook niet en mevrouw Kröger ook niet.

Dan gaan we naar de tweede termijn van de Kamer en ik stel voor dat een dikke minuut moet lukken. Meneer Koerhuis, VVD.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Dank u wel, voorzitter. Ik ga er even doorheen. Ameland. De suggestie werd al gedaan en ik zou de heer Krul daarin graag willen ondersteunen. Kan de Minister toezeggen dat hij in overleg gaat met de hele sector, de



veerdienst Ameland, veerdienst Terschelling, watertaxi's, waterbergers, medische helikopters, de twee havens en de eilanden zelf? Als hij dat doet, ben in ieder geval ikzelf gerustgesteld. Ik kijk ook naar de heer Krul: dan zijn wij gerustgesteld. Of we moeten het zelf doen, op een of andere manier.

Interessant wat de Minister zei over de subsidies voor Twente. Dat kan nu al. Ik doe een oproep aan De Ha in Twente om gebruik te maken van die subsidies.

Ik maak me toch nog zorgen over de criminelen die zich verplaatsen naar regionale zeehavens. Ik zoek op dat punt toch nog naar iets van de Minister. Is hij bereid om dat te gaan inventariseren? Ik ben in ieder geval blij dat hij bezig is met de inventarisatie van de brandveiligheid.

**Minister Harbers:**

Bedoelt de heer Koerhuis regionale zeehavens? Ik meen dat te horen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor het vooral van regionale binnenhavens en regionale containerterminals. Daar hoor ik van dat criminelen zich daar nu naartoe verplaatsen. En ja, ik snap dat ook: als de beveiliging omhooggaat bij de Rotterdamse, de Amsterdamse en de Antwerpse havens, dan verspreidt zich dat. We moeten dus echt iets tegen dat waterbedefferd doen.

Excuus, voorzitter. Wat die scheepsverkeersleiding Nederland betreft, wil de Minister blijkaar sturen op passieve scheepsverkeersleiding. Ik zou hem toch willen vragen om dat actief te gaan doen.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Koerhuis, VVD. Meneer Alkaya, Socialistische Partij.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording van onze vragen. Voor de wat oudere, kleine binnenvaartschepen die straks aan strengere eisen moeten voldoen, wordt het op elf punten heel moeilijk, geeft de Minister aan. Ik zou graag van hem willen weten welke punten dat zijn. Kan hij daar schriftelijk op terugkomen? Ik vraag hem ook om op die punten ook internationaal te bezien of er een groepsontheffing nodig is. Hij heeft geschetst daarmee bezig te zijn. Ik vraag hem om ons daarvan op de hoogte te houden en zich daar echt voor in te zetten. Om nu individuele schippers op te zadelen met een hardheidsclausule waar zij dan een beroep op moeten doen... Volgens mij geeft 60% of zelfs 70% aan dat ze daar moeite mee hebben en het brengt heel veel onzekerheid in de sector. Met een groepsontheffing kan die mogelijk weggenomen worden. Kortom, Minister: zet u daarvoor in.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Alkaya namens de SP. Meneer Tjeerd de Groot, D66.

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

Dank u wel en dank aan de Minister voor de prettige beantwoording van de vragen. Ze zijn allemaal beantwoord en van toezeggingen voorzien. Zeer veel dank daarvoor en we kijken uit naar de toegezegde brieven. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel voor de prettige vragen, meneer De Groot. Meneer Krul, CDA.

De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter. Ik sluit mij niet aan bij de heer De Groot als hij zegt dat hij de beantwoording prettig vond. Dat zeg ik met een knipoog, want de inhoud

was weer subliem. Maar het geenblokjesexperiment hoeft wat ons betreft niet herhaald te worden. Maar de inhoud van de vragen was goed.

Voorzitter. Allereerst de knelpunten waar ook de heer Alkaya over sprak.

Het zijn er elf, op basis van een inventarisatie van twee schepen, als ik het goed begreep. Zit daar nog wat achter? Is dat wel voldoende?

Wij zijn blij met de toezegging dat de Minister in gesprek gaat met de sector die de bereikbaarheid van de Waddeneilanden mogelijk maakt. Dat is goed. We willen hem wel meegeven dat met name ten aanzien van de veilige vaargeuldimensies en dat beheerplan, wat natuurlijk vooral bij een ander ministerie ligt, namelijk bij LNV, zeker het bereikbaarheidsbeginsel goed geborgd moet blijven. Ik vraag hem daarop in te zetten als lenW. Ik weet dat de Minister dat doet, maar ik zou hem daar graag nog een keer toe aanzetten.

Het is ook goed om te horen dat de subsidie voor walstroominstallaties niet alleen voor de vijf grote havens is, maar voor meer. Ik begrijp dat de focus nu ligt op de eis van de EU.

Tot slot, voorzitter. Wij zijn ook blij met de toezegging dat er in de toekomst wel gekeken wordt wat eigenlijk de behoeftes zijn bij niet-BOZ-havens.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

De heer Koerhuis.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik ben blij dat de Minister heeft toegezegd te gaan inventariseren wat de behoeftes zijn van niet-BOZ-havens. Maar als blijkt dat daar behoeften zijn, dan krijgen we – ik zei het net al – toch een beetje een ongemakkelijke situatie. Voor BOZ-havens is immers wel subsidie gereserveerd en voor niet-BOZ-havens niet. Hoe gaat de heer Krul daar dan mee om?

**De heer Krul (CDA):**

Dat is wel een goede vraag. Ik begrijp dat de Minister zegt: «Per 2030 zijn er harde eisen. Daar ligt geen businesscase onder. Wij willen die havens helpen om die norm te bereiken.» Maar tegelijkertijd staat er ongelooflijk veel te gebeuren in de energietransitie. Ik noem alleen maar de gigantische windmolenparken die gebouwd worden, IJmuiden Ver bijvoorbeeld. De infra daarvoor is er nog niet. Je hebt dus havens – IJmond, Den Helder – die bezig zijn om die infra aan te leggen. Dat moet, als we die duurzame energie op een goede manier willen kunnen beheren. Het zou heel goed kunnen dat het een van de knelpunten is om dat überhaupt mogelijk te maken, omdat die businesscase er niet ligt. Ik denk zeker dat het verstandig is om dit soort knelpunten in een vroeg stadium te inventariseren. Het speelt nog niet. Ik wil ook geen ongemakkelijke vraag of er dan meteen geld moet zijn, maar volgens mij weten we nog niet eens wat daar de komende vijftien jaar gaat spelen.

**De voorzitter:**

Meneer Krul namens het CDA. Geachte afgevaardigde Kröger, GroenLinks, alstublieft, uw minuut loopt.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dank u wel, voorzitter. Allereerst zou ik graag een tweeminutendebat aanvragen. De Minister wil ik vragen of hij zijn collega wil verzoeken om de inzet van Nederland bij de onderhandelingen over de diepzee-mijnbouw met de Kamer te delen voor dat tweeminutendebat.

Als ik de Minister hoor, lijkt het wel of hij zich onvoldoende realiseert hoe gigantisch de transitie is waar wij voor staan. Nu is de helft van onze import van goederen in zeehavens fossiel. Als wij circulair gaan, heeft dat gigantische gevolgen voor de import van consumentengoederen uit

bijvoorbeeld China. Ik zou de Minister toch willen vragen om op het moment dat er in havens pachtcontracten voor 30 jaar worden afgegeven, een visie te hebben op hoe we die havens zouden moeten inrichten. Dat doen we ook op andere plekken. Deze debatten hebben we ook met de Minister van Economische Zaken. Dan heet het «groene industriepolitiek». We moeten vanuit een visie op die havens beleid maken, in plaats van nu allerlei stappen zetten en investeringen doen, terwijl we eigenlijk niet weten waar we op afkoersen.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Kröger. Er is nog een interruptie van de heer Koerhuis; zijn laatste.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ja, want de Minister is bezig met een visie hoe die havens in te richten tijdens de energietransitie. Dat doen wij ook in een kennisgroepje dat we gestart zijn in de commissie. Die visie is nog niet eens klaar en de ambities daarvan zijn nog niet eens vastgesteld. Om dan daarna alweer ambities vast te stellen... Is mevrouw Kröger het niet met mij eens dat we eerst die visie op orde moeten hebben, voordat we ambities en visies gaan stapelen en het onhaalbaar wordt?

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik zou de heer Koerhuis bijna uitnodigen om eens te gaan luisteren bij de commissie EZK, maar daar zit een collega van hem. Volgens mij is wat die systeemtransitie betreft waar we voor staan en waar we ook toe uitgedaagd worden – door een heleboel wetenschappers, door het PBL, door het Expertteam Energiesysteem 2050 – echt wel duidelijk wat de horizon is, hoe zo'n klimaatneutraal energiesysteem en een circulaire economie eruit komen te zien. Dan moet je kijken hoe je daar je economie op inricht, inclusief de havens. Het is toch gek dat we dat wel doen voor de Tata's en de Dow Chemicals, als onderdeel van de industriepolitiek, maar niet voor de havens? Ik zou zeggen: dit is gewoon congruent. Minister Adriaansens gaat het doen. Sluit je als Minister van IenW daarbij aan en doe het dan ook voor de havens. Dat is eigenlijk mijn oproep.

**De voorzitter:**

Prima, waarvan akte. Dank u wel. Wij gaan schorsen... Nee, dat hoeft niet, hoor ik net. Dat is heel fijn. Wij gaan meteen door, dus geen sanitaire stop voor degenen met een volle blaas. Dank aan de Minister. Alstublieft.

**Minister Harbers:**

Dank u wel, voorzitter. De heer Koerhuis haalde alle mogelijke verbindingen naar de Wadden erbij. Ik zou één tussenvoorstel willen doen, zoals ik ook de heer Krul toezegde. Laten we ons concentreren op de verbindingen over water, want bijvoorbeeld het helikopterverkeer is medisch en goed geregeld. Wij zijn volop met de sector in gesprek, maar zullen dat in dit verband nog een keer gestructureerd doen. Als dat heeft plaatsgevonden, zal ik dat terugkoppelen naar de Kamer.

**De voorzitter:**

We hadden daarvoor graag nog een termijn geweten.

**Minister Harbers:**

We besluiten hier tot een gesprek. Laten we zeggen na de zomer. Voor 1 oktober.

**De voorzitter:**

Wij gaan voor 1 oktober noteren. Dank u wel.

**Minister Harbers:**

Overigens zit ook in het Bestuurlijk Overleg Wadden een hele actielijn over bereikbaarheid in het kader van de Agenda 2050. Ik plaats hem ook even onder dat kopje, waar we ook periodiek debatten over hebben in de Kamer.

Aandacht voor ondermijning in regionale havens. Ik houd het toch even bij mijn antwoord dat uiteindelijk de Minister van Justitie en Veiligheid hierover gaat. Er ligt een hele aanpak voor ondermijnende drugscriminaliteit, waar een prioriteitstelling achter zit die gebaseerd is op waar de ellende het grootst is en waar die echt urgent aangepakt moet worden. Dat is een keuze van haar die ik deel.

Waar het gaat om de scheepvaartbegeleiding...

**De voorzitter:**

Meneer Koerhuis. Sorry, meneer de Minister.

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik snap het, maar de Minister van JenV is hier niet bij. Ik hoor van regionale havens en terminals dat die problemen er aankomen of er deels nu al zijn. Misschien kan de Minister wat informatie ophalen bij zijn collega en ons voor het tweeminutendebat een brief daarover sturen, want op dit punt zit ik te twijfelen over een motie.

**De voorzitter:**

Is dat mogelijk, meneer de Minister?

**Minister Harbers:**

Laten we gewoon eerlijk zijn: ik weet welk antwoord daarop komt. Aanpak van ondermijning vergt ontzettend veel inzet vanuit Justitie. Dat gebeurt ook vanuit de bestaande politiemiddelen. Het is niet zo dat de politie niet komt kijken in een regionale haven als daar iets wordt aangetroffen. Maar er is extra budget om de grootschalige ondermijning aan te pakken en wij weten allemaal waar die begint: die begint op de Maasvlakte. Om daar vol op te kunnen inzetten en om die ondermijning daar, ook in samenwerking met de haven van Antwerpen, een slag toe te kunnen brengen, ben ik er geen voorstander van om dat extra budget ook weer te gaan versnipperen. Ik weet dat dat het antwoord zal zijn. Ik kan de Minister van Justitie vragen om dat in een brief te zetten, maar dit is gewoon de opvatting van het kabinet.

Bij de scheepvaartbegeleiding wrekt zich in mijn optiek dat het ene passief heet en het andere actief, terwijl beide in de praktijk best wel veel op elkaar lijken. Ook bij wat passieve begeleiding heet, wordt er voortdurend gemonitord en wordt er contact gezocht met een schip als men ziet dat het nog weleens verkeerd zou kunnen gaan. Het verschil met actief is dat je bij actieve begeleiding van tevoren zegt: je moet precies die en die route varen, ook als er verder qua weer helemaal geen noodzaak is om níét op de kapitein te vertrouwen, bij wijze van spreken. Wij volgen in dezen gewoon het oordeel van experts, die zeggen: het is echt niet nodig om die stap van passief naar actief nu te gaan maken, ook niet bij de huidige bezetting van de Noordzee, met wind op zee. Ik zou dus echt willen zeggen: laten we hiermee beginnen. Het sluit niet uit dat je in de verdere toekomst doorgroeit naar een actievorm, maar dat moet in de eerste plaats wel gevraagd worden vanuit het verdere groeipad van wind op zee. Want op dit moment voeg je er weinig mee toe, terwijl de kosten om die extra stap te zetten wel heel erg hoog zijn.

De heer Alkaya had een vraag over de elf punten. Misschien nog even ter precisie: we weten dat de ASV met de Commissie heeft gesproken en van mening is dat de Europese Commissie denkt dat een groepsvrijstelling mogelijk is. Wij hebben vanuit het ministerie vragen aan de Europese Commissie gesteld over of onze interpretatie van de hardheidsclausule

klopt. Onze interpretatie is namelijk dat je individuele aanvragen moet indienen. Bij veel aanvragen staan we internationaal sterk voor een algemene vrijstelling. Tegelijkertijd hebben we geconstateerd dat er nu helemaal geen aanvragen zijn voor zo'n hardheidsclausule, omdat alleen al die aanvraag heel lastig zou zijn. Daarom werken we vanuit het ministerie nu mee aan twee aanvragen vanuit de sector. De heer Krul vroeg daarbij of dat voldoende is. Het zijn typisch wat oudere schepen: een kempenaar en een spits. Naar onze inschatting is het het meest haalbaar om daar internationaal het gesprek over te voeren. Het eerste resultaat uit die ondersteuning is dat elf eisen echt lastig lijken. Dat geeft ons de munitie voor een internationaal gesprek, omdat dit door een onafhankelijke keuringsinstantie op deze wijze is gevalideerd. Daar gaan we dus verder mee aan de slag. Zoals toegezegd zal ik u informeren over de resultaten van de toets met die twee schepen en zal ik daarbij ook meenemen hoe we verder internationaal inzetten op een vrijstelling voor die moeilijk uitvoerbare eisen. We zullen u dan ook verder inzicht geven in die elf punten. Dat doe ik voorafgaand aan het volgende commissiedebat Maritiem. Dat is denk ik ook meteen een antwoord op wat de heer Krul hierover, over die elf punten, vroeg.

Dan was er een vraag over het beheerplan Natura 2000. Er werd gevraagd om nog een keer bij de collega's van LNV aandacht te vragen voor de inzet op bereikbaarheid. Dat zal ik doen, maar we weten ook dat de Natura 2000-eisen en -beheerplannen stringent zijn en dat bereikbaarheid daarin niet meteen als een uitzonderingscriterium fungeert. Dat zeg ik er maar gelijk bij. Ik zal het nog een keer onder de aandacht brengen en zoals gezegd nemen we nu al een proef om te kijken of we het slib ook verder weg kunnen storten.

Tot slot had ik een vraag van mevrouw Kröger. Zij vroeg om in ieder geval een visie op de inrichting te ontwikkelen. Dat doen we nu precies in die ontwikkelperspectieven voor de NOVEX-gebieden, dus ik denk dat dat daar bij elkaar komt. Ik weet niet precies wat er ondertussen bij EZK gebeurt in dit verband, maar ik zeg haar toe dat ik me daar nog even een keer in zal verdiepen en zal kijken of dat ook nog bruikbare informatie oplevert voor de toekomstige inrichting van havens. Daar kom ik ook in de verzamelbrief voor het volgende commissiedebat Maritiem op terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan zou ik met name kijken naar de macro-economische analyse over die vervoersstromen, en die zou ik dan vergelijken met de macro-economische analyse die is gedaan over de toekomst van onze industrieclusters. Nogmaals: dit gebeurt bij Economische Zaken wél. Dus het verbaast me gewoon een beetje dat we het bij de havens niet zouden doen, want dit is toch ook een onderdeel van onze economische basisstructuur?

Ik had ook nog een vraag gesteld over of de Minister aan de Staatssecretaris Mijnbouw een brief kan opvragen met daarin de inzet van Nederland rond de onderhandelingen voor deep-sea mining. Deze zouden we graag voor het tweeminutendebat ontvangen, aangezien die onderhandelingen volgende maand plaatsvinden.

Minister **Harbers**:

Ik had in de eerste termijn al gezegd dat ik vragen zou doorgeleiden. Ik zal dit specifieke verzoek daarbij doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer de Minister. Meneer De Groot heeft nog een vraag.

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

Ja, heel kort. Wilt u dan bij die doorgeleiding ook specifiek het gasboorplatform van Vermilion op de Waddenzee betrekken?

**Minister Harbers:**

Ja, dat is de andere vraag die ik doorgeleid. Dat zal ik doen met alle boorplatformen, en met deze in het bijzonder.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer De Groot. Er is een tweeminutendebat aangevraagd door mevrouw Kröger van GroenLinks, dus zij zal daar met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de eerste spreker zijn. Er zijn ook nog een aantal toezeggingen gedaan. Die ga ik even voorlezen. Ik hoop dat iedereen even kan meeluisteren of die allemaal goed geformuleerd zijn.

- De Staatssecretaris en Minister gaan op korte termijn met de betrokken partijen van de Friese Waddenveren aan tafel om te praten over de problematiek rondom de vaargeulen en de bereikbaarheid. Dat is een toezegging gedaan aan de heer Krul.
- De Minister zal de Kamer vóór ieder commissiedebat Maritiem schriftelijk informeren over de stand van zaken van de implementatie van het verbod op varende ontgassen en bij belangrijke ontwikkelingen zal de Kamer tussentijds worden geïnformeerd. Dat was een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Minister stuurt na het zomerreces een reactie op het artikel over certificering van de bruine vloot. Dat was een toezegging aan de heer Tjeerd de Groot.
- De Minister zegt toe om ook onder de niet-BOZ-havens, dat zijn eigenlijk de niet-zeehavens, te inventariseren of er behoefte is aan walstroom. Dat was een toezegging aan de heer Krul.
- De Minister zegt toe uit te zoeken hoe het zit met de meetbrief die gevraagd wordt bij schepen kleiner dan 24 meter, terwijl op de website van ILT staat vermeld dat die niet nodig is. Dat was een toezegging aan de heer Tjeerd de Groot, die meteen even een privé vraag wilde stellen over zijn eigen schuit.
- De Minister zal...

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

De vraag en het antwoord van de Minister overstegen een beetje het individuele geval. Het mag dus iets breder worden begrepen.

**De voorzitter:**

Dat is duidelijk.

**De heer Krul (CDA):**

Ik heb een vraag over de eerste toezegging aan mij gedaan. Ik zou het echt waarderen als de Minister het iets breder trekt dan de Waddenveren alleen. Wat hij zegt over de helikopters begrijp ik, maar wat mensen transporteert van Waddeneiland naar vasteland, is eigenlijk wat ik als de sector omschrijf. Daar horen ook bergers, taxi's en dat soort zaken bij. Dat is eigenlijk een toevoeging op uw samenvatting.

**De voorzitter:**

De Minister knikt, dus dat wordt ook door de griffier genoteerd. Geen zorgen, dus. Dat heeft u mooi afgetikt op het laatste moment, meneer Krul.

- De Minister zal de Kamer voor het volgende commissiedebat Maritiem informeren over de elf punten en de twee schepen. Dat was een toezegging aan de heer Alkaya.

En dan staat er «toezeggingen Kröger», maar die... Die zijn ook genoteerd.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

En hoe zijn ze geformuleerd? Want als het een open, blanco cheque is, dan...

**De voorzitter:**

Ja, precies, maar dat wordt door de griffier netjes genoteerd, ook aan de hand van de Handelingen, want we zijn natuurlijk niet uitgeschreven. We gaan het debat afronden. Het is nu niet genoteerd, mevrouw Kröger, want het is net, in de laatste zin, aan u toegezegd.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dat is eerder al toegezegd. Volgens mij was het een toezegging om in de volgende voortgangsbrief, voor het komende debat, op de afbouw... De macro-economische analyse over onze havens. Ook was er een toezegging over deep-sea mining. Ook was er een toezegging over het doorgeleiden van vragen naar EZK. Het waren dus drie toezeggingen.

**De voorzitter:**

Over rupsjes-nooit-genoeg en de dingen die voorbijgaan! We gaan het hierbij laten. Het wordt allemaal genoteerd, mevrouw Kröger, maar het is net gebeurd, in de laatste seconden van het debat, dus dat is nog niet opgeschreven door de griffier. We gaan nu afronden. U hebt nog heel veel binnengetikt en dat wordt allemaal overgenomen zoals het is gezegd. U kunt dat ook allemaal nakijken.

**De heer Krul (CDA):**

Ik mis nog één toezegging en dat is de inzet bij het beheerplan. De Minister heeft volgens mij ook toegezegd dat hij de bereikbaarheidsaspecten, de baggerdimensies en dat soort zaken ook echt even aanhangig maakt bij LNV, want daar is nu de evaluatie van het beheerplan Natura 2000 gaande.

**De voorzitter:**

Wij noteren doorgaans alleen wat via een brief wordt toegezegd. Daar zal het mogelijk in zitten.

**Minister Harbers:**

Ik ga vervolgens niet over de brieven. Ik geleid al deze vragen door naar de juiste bewindspersonen.

**De voorzitter:**

Dus dat gaat niet gebeuren. Er wordt heel vaak hier verkeerd geadresseerd. Men gaat met kiespijn naar de tandarts en met hartklachten naar de cardioloog, maar jullie gooien hier alles maar op het bordje van de Minister van IenW. Zo werkt het natuurlijk niet.

Jongens, we gaan er een einde aan maken. Het is mooi geweest. Mensen op de publieke tribune, hartelijk dank dat u het zolang heeft volgehouden op die slechte stoeltjes. Ik weet hoe naar die zitten. Ik dank ook de mensen thuis die hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal, de Minister en zijn hele team, de Dienst Verslag en Redactie, onze trouwe Kamerbode, de leden der Staten-Generaal en onze griffier. Ik wens iedereen een gezegende avond en sluit dit debat.

Sluiting 18.58 uur.