

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van transportministers op 11 maart 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 797).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Witzke

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
Verduurzaming  
Digitalisering  
Kwaliteit van zeevarenden  
Nul ongevallen en concurrentiekracht

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de informele maritieme transportraad en hebben hierover nog de volgende vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van transportministers van de Europese Unie (EU) op 11 maart 2020. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende agenda en hebben hier enkele opmerkingen en vragen over.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van voorliggende agenda. Deze leden stellen enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van voorliggende agenda. Deze leden stellen enkele vragen.

### **Algemeen**

De leden van de CDA-fractie vragen of de genoemde onderdelen uitputtend zijn. Kunnen ook zaken als concurrentie bij (onderhoud) cruiseschepen, varend ontgassen, watertekort in droogteperiodes en waterovervloed bij veel regenval, aan de orde gesteld worden, zo vragen deze leden. Zo ja, bestaan daar plannen toe?

De leden van de GroenLinks-fractie missen ambitie op de internationale trein. Als minder willen vliegen en kortere afstanden per trein afleggen het doel is, dan zal het aanbod fors moeten verbeteren volgens deze leden. Meer doorgaande lijnen die grensoverschrijdend de bevolkingscentra met elkaar verbinden, meer hogesnelheidslijn (hsl)-verbindingen die kunnen concurreren met de luchtvaart, betere afstemming op techniek en groeiagenda's. De tariefstructuren en passagiersrechten moeten doorzichtiger en beter afgestemd op de reiziger en nationale aanbestedingen gaan nu grotendeels voorbij aan internationale verbindingen. De Europese Transportraad zal wat GroenLinks betreft een stevige groeiagenda voor het Europese treinnetwerk moeten formuleren. Deze leden vragen de Minister om zich hiervoor hard te maken.

### **Verduurzaming**

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister een standpunt heeft ingenomen voor wat betreft de aankondiging door de Europese Commissie (EC) dat de mogelijk bestaat om het EU Emissions Trading System (EU-ETS) uit te breiden naar de scheepvaartsector. Deze leden lezen in de brief dat er wordt gesproken over een Nederlands standpunt. Deze leden vragen welk standpunt dit precies is? Heeft de Minister in

beeld welke financiële en/of administratieve gevolgen deze uitbreiding kan hebben voor de scheepvaart en met name de sector van het midden- en kleinbedrijf (MKB)?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister op de hoogte is van het door de zeevaartsector op 17 december 2019 bij de International Maritime Organization (IMO) ingediende voorstel voor een mondiale CO<sub>2</sub>-toeslag op scheepsbrandstoffen. Deze leden vragen of de Minister van mening is dat voor de zeevaart in plaats van een Europese reductiemaatregel, een mondiale oplossing meer toereikend is? Is de Minister van mening dat deze mondiale oplossing de CO<sub>2</sub>-toeslag op scheepsbrandstoffen kan zijn?

De leden van de CDA-fractie zien dat ook de urgentie voor de ontwikkeling van CO<sub>2</sub>-neutrale en emissievrije zeevaart en binnenvaart aan bod zal komen. De bijdrage van deze sector aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot is omvangrijk en dient bij voorkeur internationaal en wereldwijd aangepakt worden, menen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen of alleen een oproep doen om als EC en lidstaten samen te werken aan de transitie naar een CO<sub>2</sub>-neutrale scheepvaart, niet te vrijblijvend is. Zijn dwingendere regels in IMO-verband niet onvermijdbaar en wat kan de rol van de EU daarbij zijn, zo vragen zij. Deze leden menen dat dat ook geldt voor de binnenvaart waar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CRR) een belangrijke rol speelt. Hoe wordt voorkomen dat de EU-regels niet parallel lopen met de CCR-regels?

De leden van de CDA-fractie onderschrijven de inzet van Nederland dat de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens een goed vertrekpunt is omdat daarmee met de sector afspraken worden gemaakt om zowel de schadelijke emissies naar de lucht als de emissie van broeikasgassen terug te dringen.

De leden van de CDA-fractie onderschrijven ook de inzet van Nederland dat voor zeevaart de inspanningen in IMO-kader belangrijk zijn voor concretisering van reductiemaatregelen. Daarbij zal inderdaad de financiering van vergroening belangrijk zijn. Deze leden vragen of een beeld geschetst kan worden van de aard en de omvang van dat budget.

De leden van de GroenLinks-fractie verwelkomen dat de Europese Green Deal ook ambities voor de scheepvaart bevat. De scheepvaart biedt dankzij haar grote energie-efficiëntie grote kansen voor de vergroening van onze economie, maar deze leden zien ook dat de scheepvaart staat voor enorme opgaven gezien de technische moeilijkheden om over te schakelen naar emissievrije technieken. In tegenstelling tot land-based transport is grootschalige elektrificatie nog ver weg en zijn er nog geen schone energiedragers beschikbaar die op grote schaal de huidige brandstoffen kunnen vervangen. Er moeten dus nog forse stappen in de techniek worden gezet, terwijl de scheepvaart door zijn zeer lange afschrijvingstermijnen een traag innoverende sector is.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat ook de scheepvaart en de luchtvaart onder EU-ETS en normale accijnstarieven zouden moeten vallen. Om dit middel te laten werken zal de gehele economie uiteindelijk onderdeel moeten uitmaken van dit systeem, zo constateren deze leden. Anders zal er nooit een goede CO<sub>2</sub>-prijs ontstaan en worden modaliteiten en technieken niet goed ten opzichte van elkaar gewogen. Deze leden zijn niet bevreesd dat dit leidt tot een concurrentienadeel voor de Europese scheepvaart. Immers alle rederijen die varen op Europese havens en hier bunkeren, zullen onderdeel worden van het systeem. Deze leden zijn wel van mening dat, voor zowel de scheepvaart als de luchtvaart, mechanismen moeten worden ontworpen die het meenemen van excessief grote bunkervorraden om zo Europese belastingen te ontlopen, moeten tegengaan. Deze leden maken uit de stukken op dat de Minister niet negatief staat tegenover het betrekken van de scheepvaart bij ETS en

accijnsheffingen op brandstof. Deze leden willen de Minister vragen om zich hier Europees sterk voor te maken.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat, wat de kwaliteit en duurzaamheid van bunkerbrandstoffen betreft, het risico op de loer ligt dat een simpele bijmengverplichting van biobrandstoffen op papier het CO<sub>2</sub>-gehalte doet afnemen maar in de praktijk voor evenveel of meer emissies zorgt en daarbij voor grote extra problemen leidt door concurrentie met voedselgewassen, biodiversiteit en natuur. Deze leden zijn van mening dat een drama met de bijmengverplichting voor het wegvervoer absoluut moet worden voorkomen. Deze leden dringen er bij de Minister op aan om hiervoor waakzaam te zijn en geen verplichtingen aan te gaan die niet gepaard gaan met een flinke versterking van de duurzaamheids-criteria.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden de voorstellen van de IMO ten aanzien van een CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling in 2050 ver onder de maat. Om de tweegradendoelstelling te halen, zullen alle sectoren van de economie, ook de scheepvaart een bijdrage moeten leveren die zoveel mogelijk richting emissievrij of CO<sub>2</sub>-neutraal gaat. 40 of 50% is dan veel te weinig en lijkt volgens deze leden eerder een poging tot uitstel dan een ambitie. De scheepvaartsector heeft wat deze leden betreft ook stevige tussendoelen nodig. Kan de Minister zich uitspreken over de conceptvoorstellen van de Europees rapporteur Jutta Paulus? Kan de Minister deze inzet steunen?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd naar de inzet van de Minister bij de komende IMO-besprekingen eind maart, en de inzet bij de voorbereiding eind januari. Kan de Minister toelichten wat de Europese en Nederlandse positie is op well-to-tank en tank-to-propeller discussie? Hoe kan een beperkte inzet die de productie van brandstoffen niet betreft, leiden tot de noodzakelijke verduurzaming in de hele keten? Hoe kan voorkomen worden dat hiermee een markt ontstaat voor nieuwe (of oude) niet-duurzame brandstoffen die het probleem niet oplossen of zelfs erger maken? Wat gaat de Minister doen om dit te voorkomen?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat op termijn ook de scheepvaart over zal moeten gaan op emissievrije energiedragers. Dit zal grote gevolgen hebben voor de scheepvaart en voor de Nederlandse olie, raffinage en bunkersector. Maar de erkenning dat deze sectoren in hun huidige vorm ophouden te bestaan, zal ertoe moeten leiden dat hun huidige investeringskracht richting ontwikkeling van alternatieve energiedragers gaat. Is de Minister met deze sectoren in gesprek? Is de Minister het met deze leden eens dat Nederland een rol als aanjager kan vervullen in de vergroening van het maritiem transport?

De leden van de SP-fractie delen het gevoel van urgentie om de vervuillende zeevaart aan te pakken. Deze leden zien echter geen heil in deze sector onder het huidige ETS te laten vallen. Dit systeem van uitstoothandel werkt volgens deze leden niet. Ook geloven zij niet in het pad van sectorafspraken, dit gaat te langzaam en leidt tot te weinig ambitie. Deze leden zien meer in afdwingbare normering en concrete plannen om tot daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-reductie te komen. Wordt over deze aanpak ook gesproken?

De leden van de SP-fractie wijzen er op dat er een oplossing moet komen om de verduurzaming van de binnenvaart te financieren. Inzet op meer transport over water kan alleen wanneer er sprake is van een goed functionerende binnenvaart. Hoe worden bestaande knelpunten opgelost, willen deze leden weten. En hoe wordt voorkomen dat onder het mom van verduurzaming het aanbod van kleine binnenvaart verder verschaald? Daarnaast willen deze leden graag weten wat de Europese vergroeningsmaatregelen voor effect zullen hebben op de reeds in het leven geroepen Nederlandse maatregelenpakket voor de binnenvaart. Hoe

wordt voorkomen dat schippers buiten de boot vallen of juist van het kastje naar de muur worden gestuurd?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het van groot belang is dat alle sectoren bijdragen aan het reduceren van de schadelijke uitstoot van broeikasgassen. Deze leden vinden het goed dat de Minister aangeeft zich in te zetten om zowel de schadelijke emissies naar de lucht en van broeikasgassen voor de zeevaart, binnenvaart en havens terug te dringen. Deze leden vragen de Minister hoe zij dat wil aanpakken. Welke concrete maatregelen of stappen gaat de Minister nemen om dit te realiseren? De leden van de PvdA-fractie zijn ook te spreken over de inzet van de Minister om schone schepen te stimuleren. Hoe wil de Minister dit bij de informele transportraad op 11 maart aanpakken? Is de Minister het verder met deze leden eens dat het EU-ETS-beleid naar de scheepvaartsector uitgebreid moet worden? Gaat de Minister de EC oproepen om het onderzoek over de uitbreiding van EU-ETS naar scheepvaart zo snel mogelijk af te ronden?

### **Digitalisering**

De leden van de CDA-fractie onderschrijven de inzet van Nederland om de digitalisering voor het gehele maritieme domein sterk te verbeteren en te stimuleren. Het biedt volgens deze leden immers veel mogelijkheden om te komen tot verdere efficiency in de logistieke keten en dus realisatie van duurzaamheidsdoelen. Cruciaal is dat ieder land de eigen digitale huishouding op orde heeft. Wat is ten aanzien daarvan de stand van zaken in Nederland, zo vragen deze leden.

### **II Reactie van de bewindspersoon**