

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

257

Vragen van de leden **Dik-Faber** en **Bruins** (beiden ChristenUnie) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de nieuwe veerboot Texelstroom van TESO* (ingezonden 27 september 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 oktober 2016).

Vraag 1

Bent u bekend met de nieuwe veerboot Texelstroom, die door Texels Eigen Stoomboot Onderneming (TESO) in dienst genomen wordt om de veerdienst tussen Texel en Den Helder te verzorgen?

Antwoord 1

Ja, daarmee ben ik bekend.

Vraag 2, 3

Bent u bekend met het feit dat deze boot hoofdzakelijk op compressed natural gas (CNG) zal varen en dat TESO voor het bunkeren van deze brandstof al meer dan een jaar geleden een formele ontheffingsaanvraag heeft ingediend bij de Inspectie Leefomgeving en Transport en hier nog steeds geen antwoord heeft op ontvangen?

Acht u het wenselijk dat een bedrijf dat grote inspanningen levert om zijn transportdiensten op zo duurzaam mogelijke wijze te organiseren en die een belangrijke functie vervult voor de bewoners van het eiland Texel, na meer dan een jaar wachten nog steeds geen antwoord heeft ontvangen op deze ontheffingsaanvraag?

Antwoord 2, 3

Ik ben inderdaad bekend met het feit dat de nieuwe veerboot hoofdzakelijk op CNG wil gaan varen. Op 4 augustus 2015 is de aanvraag voor het mogen varen op CNG in behandeling genomen. De beoordeling van de aanvraag loopt nog doordat de ILT nog niet alle benodigde technische informatie heeft ontvangen om de aanvraag volledig te kunnen beoordelen. ILT heeft verschillende keren met de eigenaar van het schip gesproken en nadere informatie opgevraagd. Ik ondersteun het initiatief van het bedrijf overigens van harte om de transportdienst duurzamer te maken.

Vraag 4

Bent u bekend met het feit dat er in Amsterdam al sinds het midden van de jaren negentig van de vorige eeuw diverse rondvaartboten op CNG varen die destijds door de Scheepvaartinspectie zijn gecertificeerd en waar zich tot heden geen problemen hebben voorgedaan met deze brandstof? Zo ja, waarom moet de behandeling van de zorgvuldig onderbouwde ontheffingsaanvraag van TESO dan nu zo lang duren?

Antwoord 4

Daar ben ik bekend mee. De situatie is echter niet vergelijkbaar. Een systeem dat goed werkt en veilig functioneert op een rondvaartboot kan niet één op één overgezet worden op een veerboot. Dit vanwege het verschil in type installatie, grootte van de installatie en hoeveelheid CNG die aan boord genomen moet worden, bouwwijze van het schip (waar wordt de installatie geplaatst) en vaargebied. Gezien de veiligheidsrisico's die de grote hoeveelheid gecompriëerd gas op een schip met passagiers met zich mee brengt vindt de ILT het belangrijk om het systeem in combinatie met het schip en de specifieke uitvoering te beoordelen.

Vraag 5

Bent u bereid de door TESO gevraagde ontheffing binnen enkele weken te behandelen, zodat dit bedrijf verder stappen kan maken in het verduurzamen van zijn vloot? Zo ja, op welke datum mag TESO een antwoord op zijn ontheffingsaanvraag verwachten?

Antwoord 5

De beslissing op de ontheffingsaanvraag is afhankelijk van de termijn die de aanvrager nodig heeft om de noodzakelijke informatie te verstrekken. Wanneer de informatie verstrekt is neem ik zo snel mogelijk een besluit op de ontheffingsaanvraag.