

Vergaderjaar 2019–2020

29 684

Waddenzeebeleid

Nr. 199

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 januari 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 28 november 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2019 inzake Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (Kamerstuk 33 043, nr. 102);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 augustus 2019 inzake reactie op toezeggingen, gedaan tijdens het algemeen overleg Maritiem van 5 juni 2019, over de vormgeving van de handhaving varend ontgassen in het najaar van 2019 en bepaling in welke gebieden een ontgasingsverbod geldt (Kamerstuk 31 409, nr. 254);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juli 2019 inzake nieuwe eisen voor de Sea-Watch 3 (Kamerstuk 31 409, nr. 253);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juli 2019 inzake vlootvervangingsprogramma Rijksrederij (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 89);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2019 inzake schadeafhandeling containercalamiteit Msc Zoe (Kamerstuk 29 684, nr. 186);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2019 inzake ongevalscijfers scheepvaart 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 252);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2019 inzake mogelijkheden afwijken technische eisen binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 251);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 september 2019 inzake inzet Nederlandse pompen in Vlaanderen (Kamerstuk 27 625, nr. 483);**
- **de brief van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid d.d. 14 oktober 2019 inzake scheepsbouw en zeescheepvaart (Kamerstuk 25 883, nr. 364);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 oktober 2019 inzake Jaarverslag 2018 van het Paris**

Memorandum of Understanding (MoU) on Port State Control (Kamerstuk 31 409, nr. 255);

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2019 inzake waarschuwing OVV voor grote containerschepen op zuidelijke route boven de Wadden (Kamerstuk 29 684, nr. 190);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 november 2019 inzake stand van zaken van een aantal relevante dossiers op het gebied van binnenvaart, zeevaart en havens en nog openstaande moties en toezeggingen (Kamerstuk 31 409, nr. 256);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 november 2019 inzake uitkomst raadgevend overleg ten aanzien van de verwijdering van de Brent olieplatforms (Kamerstuk 33 450, nr. 63);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2019 inzake innovatieve vormen van toezicht ILT op de maritieme sector (Kamerstuk 31 409, nr. 257);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2019 inzake stand van zaken rond de afhandeling van de containerramp met de Msc Zoe (Kamerstuk 29 684, nr. 191).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Van Aalst
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van Esch, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Postma en Schonis,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.00 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Ik heet de Minister en de Kamerleden welkom bij het AO Maritiem. Dit is een uitgesteld overleg dat voor vandaag weer is ingepland. Het lijkt mij goed dat we zo snel mogelijk gaan beginnen. Volgens mij hebben we vier minuten spreektijd. Er zijn op dit moment vier sprekers. Als ik zo meteen zelf aan het woord ben voor de inbreng van de PVV, zal ik het voorzitterschap even overdragen aan een van mijn collega's. Laten we starten. Ik geef mevrouw Kröger als eerste het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter, dank u wel. Afgelopen vrijdag was ik op Schiermonnikoog. Ik heb meegenomen wat ik daar in een paar minuten op het strand vond. Dat zijn deze bolletjes. Volgens mij zijn die iedereen wel bekend. Het hele strand ligt er gewoon nog mee bezaaid. Het ligt een beetje onder een laagje. Het is goed zoeken, maar het ligt overal. Ik zou de Minister willen vragen of zij voor Schiermonnikoog en de problematiek van die plastic bolletjes lokale overheden, onderzoekers, natuurorganisaties en experts uit binnen- en buitenland echt bij elkaar wil zetten om een soort denktank te vormen. Het speelt ook op de kusten van Groningen en de andere Waddenkusten. Die denktank moet er komen voor de vraag: hoe kunnen we dit probleem aanpakken? Het zijn miljoenen en miljoenen bolletjes. Vogels eten ze op, het breekt af tot microplastics en het is echt, echt verschrikkelijk om te zien. Het broedseizoen begint weer in april. Mij is verteld dat de komende maanden eigenlijk cruciaal zijn. Ik wil de Minister dus met klem vragen of zij hier werk van wil maken.

Er staat nog 2 miljoen euro schade open, maar de aanpak van de plasticvervuiling en het onderzoek dat daarvoor nodig is, zitten daar natuurlijk nog niet bij. Wat ons betreft is er dus echt een schadefonds nodig, dat op de reder verhaald kan worden. Eigenlijk moeten alle kosten, ook de langetermijnkosten, verhaald kunnen worden. Ik hoop dat de Minister naar zo'n opzet voor een schadefonds wil kijken.

Er zijn nog meer dan 40 containers en een kwart van de lading vermist, lezen we. Dat gaan we toch niet opgeven? We gaan toch niet zeggen dat we het laten zitten? De Minister noemt Fishing for Litter als een optie. Dat kan er misschien toch nog werk van maken. Dat lijkt ons heel erg goed, maar dat moet er dan wel financieel voor gecompenseerd worden. Kan de Minister toezeggen dat het opruimen doorgaat en dat kosten worden voorgeschoten en verhaald worden op de reder?

Dan kom ik op de hamvraag: hoe voorkomen we dat zo'n ramp nog een keer plaatsvindt? De OVV gaf een stevige waarschuwing over de zuidelijke vaarroute, die de Minister heeft doorvertaald naar de Kustwacht. Maar eigenlijk moeten megacontainerschepen natuurlijk niet zo dicht langs de kust van een van onze meest kwetsbare en bijzondere natuurgebieden varen. De Minister zegt dat het gecompliceerd is om de zuidelijke vaarroute te stoppen. Ik wil de Minister vragen juridisch uit te zoeken en met de Kamer te delen met welke onderbouwing de zuidelijke vaarroute daadwerkelijk geschrapt kan worden. Of kunnen we in ieder geval juridisch vastleggen dat er bij slecht weer gewoon een verbod is? Tot zover de Waddenramp.

Dan ga ik het hebben over OSPAR. Ik ben heel erg blij dat de Minister actief positie heeft gekozen tegen het dumpen van miljoenen kilo's chemische vervuiling door Shell. De vraag is wel: wat doen we met al die andere boorplatforms? Wat zijn de plannen van de Minister daarvoor? Volgt zij dezelfde lijn, namelijk dat de exploitanten gewoon echt de vervuiling en alles moeten opruimen en de kosten moeten betalen? Ik ben ook benieuwd of de Nederlandse Staat zelf direct in contact is geweest met Shell om duidelijk te maken dat wat ons betreft die vervuiling gewoon door hen moet worden opgeruimd.

Dan kom ik bij Sea-Watch. In vorige debatten hebben wij daar veel over gewisseld. Sea-Watch ligt nog steeds vast en kan niet uitvaren. De rechter heeft aangegeven dat er een verlengde termijn zou zijn voor hen om aan die eisen te voldoen. Zij liggen alleen al de hele tijd in een haven, waardoor ze eigenlijk de werkzaamheden niet kunnen verrichten om aan die eisen te voldoen. Ik wil de Minister vragen of zij zich ten eerste wil inspannen bij de Italiaanse autoriteiten om Sea-Watch uit te kunnen laten varen en ten tweede om de termijn die is gesteld voor Sea-Watch om aan die eisen te voldoen, te verlengen met ten minste de duur van de periode dat het schip vast heeft gelegen. Het is namelijk buiten ieders schuld dat zij op dit moment niet aan die eisen kunnen voldoen.

De voorzitter:

Zou u willen afronden, of bent u bijna zover? U bent bijna door uw spreektijd heen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb nog een allerlaatste vraag aan de Minister. We hebben het heel veel gehad over het terugdringen van stikstofuitstoot en ik zou de Minister willen vragen welke stappen gezet worden om de uitstoot van zeeschepen terug te dringen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel mevrouw, Kröger. Dan gaan we over naar mevrouw Postma van de CDA-fractie. Ga uw gang.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter, dank. Ik sluit mij aan bij mijn collega van GroenLinks waar zij zegt: als je troep maakt, dan moet je die ook opruimen. Ik wil verder even kijken hoe we aan preventie kunnen doen om zo'n ramp als met de MSC Zoe te voorkomen. De OVV onderzoekt nu met name de grote containerschepen om te kijken wat er gedaan kan worden om die te weren als de omstandigheden te slecht zijn, maar ik zou ook graag willen dat dat wordt uitgebreid naar de wat kleinere schepen, want bij slechte weersomstandigheden en grote stromingen kunnen ook die gaan slingeren en kunnen containers overboord raken. Mijn vraag aan de Minister is dus of zij dat ook wil laten onderzoeken door de OVV.

Verder begreep ik dat in Wageningen veel berekend wordt of de scheepsvaart de zuidelijke route of de noordelijke route moet nemen. Het is een soort tomtom, geloof ik, van de scheepsvaart. Ik was heel benieuwd of de Minister even met Meteo Consult kan gaan praten om te kijken welke parameters het meeneemt in die routebepaling om te kijken of daar sneller de noordelijke route geadviseerd kan worden in plaats van de zuidelijke als de omstandigheden daartoe nopen.

Voorzitter. Dan kom ik op de containers op die schepen zelf, in het bijzonder de manier waarop de schepen geladen worden. De bovenste containers gaan natuurlijk als eerste bij slecht weer. Ook al zijn ze goed vastgesjord, het kan voorkomen dat als een schip in de problemen komt, die containers overboord mogen worden gezet. Daar zijn natuurlijk bepaalde regels voor onder de International Maritime Dangerous Goods

Code. De gevaarlijkstoffcontainers moet een bepaalde plek gegeven worden. Ik ben heel benieuwd of dat eigenlijk ook goed wordt nageleefd. Ik wil dus de Minister vragen om dit ook scherp te gaan toetsen en te kijken of hier eventueel het gesprek aangegaan moet worden met IMO, als de OVV met zijn onderzoek en bevindingen komt.

Voorzitter. Dan kom ik op de stikstof. De CDA-Statenfractie van Friesland heeft gister een motie aangenomen waarin de fractie heeft gevraagd om te onderzoeken wat de stikstofuitstoot is van zeeschepen en wat de depositiewaarde van de zuidelijke route is ten opzichte van de noordelijke route. Ik ben heel benieuwd of zij dat kan onderzoeken en naar de Kamer kan laten komen begin volgend jaar.

Voorzitter?

De voorzitter:

De voorzitter kreeg toevallig een bericht van iemand die uit de tijd liep. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger voor een interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Berichten over die stikstofuitstoot van schepen horen wij ook terug. Er zijn zorgen bij bijvoorbeeld de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. De stikstof kan neerslaan en er zijn zorgen over depositie in natuurgebieden. Zou het onderzocht moeten worden of het aanzienlijk zou schelen in de stikstofdepositie als schepen langzamer varen of verder van de kust varen? Is dat een denkrichting waar het CDA in meewil?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Zeker qua stikstofdepositie. Als ik zie hoeveel met name die grote schepen uit kunnen stoten, dan vind ik dat het onderzoeken waard. Maar het moet wel helpen. Het is net als bij auto's: een snelheidsverlaging naar 60 werkt gewoon niet, omdat die motor dan niet goed werkt. Het moet wel goed uitgezocht zijn. Maar als het oplossingen biedt voor Friesland, Noord-Holland, de Waddeneilanden en Groningen om die vaarroute naar noord te zetten, of om langzamer te varen, dan vind ik zeker dat dat onderzocht moet worden. Dan kunnen we kijken hoe we dat kunnen uitvoeren.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Postma, gaat u verder met uw betoog.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dan wil ik graag nog vragen naar de stand van zaken van de reders en de KVNR. Het CDA heeft, samen met de PVV, vorig jaar gevraagd aan de Minister, via een motie, om helderheid te scheppen over het dispuut tussen de KNRM en de bergers. Hoe staat het met dat proces? Zijn er al afspraken gemaakt die werkbaar zijn voor beide partijen? Ik kreeg laatst een huurcontract van een plezierjacht onder ogen waarin de verhuurder de verplichting had om altijd de KNRM in te schakelen als er problemen waren. Dit schijnt vaker voor te komen. Die verplichtingen in een contract vanuit een verhuurbedrijf lijkt het CDA gewoon niet wenselijk. Hoe ziet de Minister dit? Is zij bereid om met die verhuurders van plezierjachten in gesprek te gaan?

Voorzitter. 7 november is er een Engelstalige website gelanceerd voor de promotie van onze Nederlandse vlag in de scheepsvaart en het scheepsregister. Dat is hartstikke mooi. Onze vlag staat wereldwijd bekend als symbool voor kwaliteit en dat moet ook zo blijven. Daarvoor is ook een goede dienstverlening van de ILT nodig, want die organisatie is ook beheerder van het scheepsregister. Ik begrijp dat het belangrijk is voor die kwaliteit om het registreren snel af te kunnen handelen. Wij krijgen signalen uit de sector dat die taak van de ILT wordt ondergesneeuwd door de handhavingstaken van de ILT. Dat signaal baart ons zorgen, want die kwaliteit moet wat ons betreft hooggehouden worden. Kan de Minister

meer capaciteit van de ILT alloceren aan het registratieproces en het beheer van de zeeschepen onder de Nederlandse vlag, zodat dit op orde blijft?

Hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De voorzitter:

U bent eigenlijk door uw tijd heen. Als u nog één korte vraag wil stellen, geef ik u de ruimte.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, ik hou het heel kort over varend ontgassen. De Minister is voortvarend aan de slag om ervoor te zorgen dat dat binnenkort verboden gaat worden. Het CDA vindt het heel belangrijk dat daar ook goed naar de uitvoering gekeken wordt. Wij hebben deze zomer een motie ingediend over kegelligplaatsen. Ik vraag naar de stand van zaken. Ik wil ook graag weten hoeveel ontgassinginstallaties er inmiddels zijn. Ik vroeg mij af of er ook gekeken wordt of de schepen – dat is mijn laatste punt – wat effectiever kunnen varen en hetzelfde type lading weer mee kunnen nemen. Dedicated varen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was een hele korte vraag. Een hele korte vraag, mevrouw Postma. Dan gaan we nu over naar de heer Laçin van de Socialistische... O, hij heeft nog een interruptie, zie ik.

De heer **Laçin** (SP):

Nee nee nee. Ik wil op de bel wachten.

De voorzitter:

O, u wilt op de bel wachten. Ja, daar wachten we uiteraard even op. Zodra de bel voorbij is, geef ik het woord aan de heer Laçin van de Socialistische Partij.

De bel is voorbij, dus het woord is aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begin, voorzitter. Ik wil mij om te beginnen aansluiten bij de vragen die GroenLinks en het CDA hebben gesteld over de ramp met de MSC Zoe. Ik heb een aantal andere onderwerpen, dus ik sluit mij aan bij die vragen. Ik wil beginnen waar mijn buurvrouw is gebleven, namelijk bij het varend ontgassen. Ik heb wel een ander uitgangspunt, want ik vind dat het allemaal wat sneller en wat voortvarender moet. De SP maakt zowel hier in de Kamer als daarbuiten zich hard om snel een einde te maken aan het lozen van schadelijke stoffen in ons milieu. Onze actie in Gelderland heeft voor veel bewustzijn gezorgd over dit probleem. Er is veel steun om het varend ontgassen te stoppen, ook van binnenvaartschippers zelf, die vaak als eerste in aanraking komen met al die stoffen die geloosd worden. Het landelijk verbod op varend ontgassen moet wat ons betreft dan ook zo snel mogelijk ingaan. Hoe staat het met het internationaal verdrag dat geratificeerd moet worden om het verbod in te laten gaan? En hoe staat het met de faciliteiten voor ontgassen aan de wal? Zijn er straks voldoende mogelijkheden om te ontgassen, zonder milieu en mens bloot te stellen aan giftige stoffen?

Er zijn ook mogelijkheden om mobiele ontgassingsinstallaties in te zetten. Dat kan vrij snel, heb ik begrepen. Kent de Minister deze mogelijkheden en betreft zij dit ook bij het plan voor voldoende ontgassingsfaciliteiten als het verbod ingaat?

Voorzitter. Dan kom ik op de handhaving op het varend ontgassen. Wij hebben het in eerdere debatten vaak gehad over de provinciale verboden op varend ontgassen, maar er is een gebrek aan handhaving, omdat er

geen landelijk verbod is. Dat heeft deze Minister ook vaker gezegd en bevestigd. Maar handhaven blijkt zeker wel mogelijk. Zo heeft een rechter in een uitspraak van augustus 2019 besloten dat de Omgevingsdienst Midden-Holland een eis tot handhaving van iemand die aan de Lek woont, moet opvolgen. En eind september 2019 heeft een Tsjechische tanker een boete gekregen voor het varend ontgassen van benzeen. Dat gebeurde allemaal zonder landelijk verbod. Is het dus een kwestie van niet kunnen handhaven, of van niet willen handhaven? Kan de Minister daarop reageren? Ik zag gister ook een brief binnenkomen waarin allerlei mogelijkheden met de e-noses en dergelijke worden uitgelegd. Wat ons betreft kan handhaving dus. Wat kan de Minister doen om dat nu al van kracht te laten zijn?

Voorzitter. Dan kom ik op de kleine binnenvaart. Tijdens de begroting heeft de Kamer unaniem een motie van de SP aangenomen voor een nieuwe, werkbare hardheidsclausule, zodat de toekomst van de kleine binnenvaart gegarandeerd kan worden. Ik weet dat de Minister daarmee aan de slag is gegaan. Daar ben ik heel blij mee. Het was hard nodig. Daarom geef ik dus ook complimenten aan deze Minister voor haar voortvarendheid daarin. Zij zei zelf dat ze andere landen had aangeschreven met het verzoek om ook te kijken naar die CCR-eisen. Heeft zij al reactie daarop? Bij mijn weten zou er ook eind deze maand een CCR-bijeenkomst plaatsvinden. Is die al geweest? Zo ja, wat is daar besproken? Oud en nieuw staat bijna voor de deur. De nieuwe regels gaan bijna in en de schippers verkeren nog steeds in onzekerheid, zij het in mindere mate. Kan de Minister die onzekerheid straks wegnemen?

Dan nog een klein punt: er zijn steeds minder ligplaatsen voor de kleine binnenvaartschippers waar ze langer dan drie dagen kunnen blijven liggen. De laatste in Rotterdam, in onze stad, zo zeg ik tegen de Minister, bij de Maashaven, waar ze voor langere tijd kunnen blijven liggen, gaat ook verdwijnen, als het aan de stad ligt. Dat vind ik geen goede ontwikkeling. Wat kan de Minister doen om deze ontwikkeling te keren, zodat binnenvaartschippers, die ook vaak op hun schip wonen, voor langere tijd ergens kunnen blijven liggen?

Dan de Sea-Watch. Ik wil me grotendeels aansluiten bij de woorden en vragen van mevrouw Kröger. Ik vind dat wij ons er als vlaggenstaat voor moeten inzetten dat de Sea-Watch zich kan houden aan de afspraken die met het ministerie zijn gemaakt. Italië dwarsboomt dat op dit moment. Kan de Minister ingrijpen en Italië vragen om de Sea-Watch te laten varen, naar Spanje in dit geval, zodat er aanpassingen gedaan kunnen worden? Die aanpassingen zijn wat ons betreft, zo zeg ik nogmaals, volledig overbodig. Het probleem is dat Europese landen het leed dat ze zelf veroorzaken niet willen oplossen en ook niet hun eerlijke deel vluchtelingen willen opnemen. Dat moet opgelost worden. Heeft de Minister zich daarom al aangesloten bij het initiatief van Duitsland en Frankrijk om afspraken te maken met Italië en Malta?

Nog één laatste punt; dan rond ik af. Op 13 september was bij ZEMBLA een ontluisterende documentaire te zien over het Nederlandse SBM Offshore, dat zijn tankers onder erbarmelijke omstandigheden laat slopen in bijvoorbeeld India. Rapporten worden schaamteloos gemanipuleerd. Dit neigt naar criminaliteit. Wat kan de Minister doen, zowel nationaal als in Europees verband, om dit tegen te gaan? Welke regels zijn er? Want wat ons betreft moeten we Nederlandse bedrijven die zich hier schuldig aan maken, daarop aanspreken.

Ik kijk naar de voorzitter. Die zal vast iets over de KNRM en de bergers gaan zeggen. Zijn daar ontwikkelingen? Wordt dat probleem nou eindelijk opgelost?

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Laçin. Dan geef ik het woord aan de heer Schonis van D66. Gaat uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Vanochtend bereikte ons het trieste nieuws dat op dit moment een zoekactie bezig is iets ten westen van Texel. De KNRM en de marine zijn bezig om een Urker viskotter te zoeken. Mijn gedachten gaan natuurlijk uit naar de familie en alle betrokkenen.

Dat is een bruggetje naar hoe gevaarlijk de zee kan zijn en naar de ramp met de Zoe begin dit jaar. Het is heel opvallend dat uit de eerste conclusies van de OVV, de Onderzoeksraad voor Veiligheid, blijkt dat de Kustwacht wel een waarschuwing heeft doen uitgaan over de zuidelijke route over de Waddenzee, omdat die grote risico's kan hebben voor grote containerschepen onder bepaalde weersomstandigheden. Een waarschuwing is natuurlijk wel het minste wat je dan kan doen, zou ik haast willen zeggen. De gevolgen van de ramp zijn tot op de dag van vandaag merkbaar op de eilanden. Iedere dag spoelt er nog een hoop plastic rotzooi aan. De ramp met de Zoe heeft ons ook wel laten zien dat zo'n containerschip qua milieu-impact en qua omvang van de ramp, een calamiteit, heel slecht beheersbaar is en bijvoorbeeld niet voor een olietanker hoeft onder te doen. Vanwege de grote ecologische en economische waarde van de Waddenzee zou je dan extra zorgvuldig moeten handelen, wat D66 betreft. Daarom wil ik de Minister vragen of zij toch niet bereid is om de zuidelijke Waddenroute voor grote containerschepen in stormachtige omstandigheden te sluiten, vooruitlopend op de definitieve uitkomst van het OVV-onderzoek. Het zeeverdrag biedt daar wat ons betreft wel degelijk mogelijkheden voor. Mevrouw Kröger verwees ernaar. Ik heb het even opgezocht: het zijn de artikelen 22 en verder. Nederland mag dat doen en kan dat ook doen, in het belang van het milieu.

De **voorzitter**:

Meneer Schonis, ik zie een interruptie van de heer Dijkstra van de VVD. Gaat uw gang, meneer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb daar kennis van genomen en u herhaalt het hier. Ik ben benieuwd in welk opzicht het anders is dan het advies dat de Kustwacht nu heeft uitgevaardigd, ook via de Minister, naar aanleiding van de tussentijdse bevindingen van de OVV. In hoeverre wijkt uw voorstel daarvan af? Dat is een. Twee: hoe gaat u dat dan uitvoeren?

De heer **Schonis** (D66):

Het wijkt in zoverre af dat een waarschuwing die op de digitale zeekaart wordt gegeven, niet meer is dan dat: een waarschuwing. Een besluit tot het sluiten van die route onder die omstandigheden is natuurlijk veel sterker, want dan is het gewoon een hard verbod. Hoe dat verbod wordt gehandhaafd, is uiteraard aan de Kustwacht.

De **voorzitter**:

De tweede interruptie van de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Bent u dan ook op de hoogte van de consequenties? Want het kan een aantal voordelen hebben, zeker, maar het zou ook een aantal nadelen kunnen hebben. Bent u daar dan ook van op de hoogte? Bent u bereid om die ook mee te nemen in de afweging over het sluiten van die route? Want u pleit nu voor een verbod op een bepaalde route, die volgens mij internationaal is vastgesteld.

De heer **Schonis** (D66):

Uiteraard. Wanneer je het verbod uitvaardigt voor een bepaalde categorie schepen, namelijk grote zeeschepen, onder bepaalde klimatologische omstandigheden, noem het gewoon storm, heb je het over hooguit een paar dagen per jaar dat die route even niet beschikbaar is voor dat type schip. Volgens mij is dat een hele kleine prijs om te betalen voor het veilig en schoon houden van de Waddenzee. Of is meneer Dijkstra bereid om de komende jaren mee te varen met Fishing for Litter, als de volgende containerramp heeft plaatsgevonden?

De **voorzitter**:

Ik zie dat meneer Dijkstra nog een derde interruptie wil plegen. Gaat uw gang.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Mijn kernvraag was in hoeverre dit afwijkt van het advies van de Kustwacht. Moeten we niet ook vertrouwen op de verantwoordelijkheid van de schippers zelf en van de loodsen, die aanbevelingen doen? Niemand, geen enkele kapitein, wil natuurlijk zoiets meemaken. Ik heb gelezen dat grote containerschepen direct daarna, in afwachting van, al andere routes hebben gekozen.

De heer **Schonis** (D66):

Natuurlijk vertrouw ik op het eigen inzicht en de kennis en kunde van schippers, maar ja, het vertrouwen op eigen kennis en kunde van schippers heeft er begin dit jaar wel toe geleid dat die ramp heeft plaatsgevonden. Met een verbod zou deze regering haar verantwoordelijkheid tonen voor de Waddenzee, die als UNESCO-erfgoedgebied is aangewezen. Het is een bijzonder ecologisch gebied en daar moet je gewoon zorgvuldig mee omgaan. Waarom alleen waarschuwen als je ook door kan pakken met een keihard verbod?

De **voorzitter**:

Nou, meneer Dijkstra, uw laatste interruptie; dan gaan we naar het CDA.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De laatste al? Dit is zo leuk. Maar goed. Als je zo'n verbod wilt en een procedure ingaat, hoe snel is het dan klaar? Is het OVV-rapport er niet veel eerder? Is het niet verstandig om af te wachten wat daarin staat, om dan de juiste maatregelen te nemen? Want het lijkt mij nu heel prematuur. Ik begrijp uw punt, maar het duurt wel even voordat je het geregeld hebt. Het moet ook praktisch en uitvoerbaar zijn, anders is het volgens mij meer een symbool. Misschien is het beter om het OVV-rapport af te wachten.

De heer **Schonis** (D66):

Volgens mij kunnen processen prima parallel aan elkaar lopen. Omdat de tussentijdse conclusie kennelijk dusdanig ernstig is dat de Kustwacht die waarschuwing sowieso al heeft doen uitgaan, kun je best vooruitlopend op het OVV-rapport handelen. Volgens mij is het een kleine stap om van die waarschuwing over te gaan naar deze maatregel. Nogmaals, het is een sluiting voor een bepaalde categorie schepen onder bepaalde weersomstandigheden. Om die maatregel permanent te maken moet je volgens mij – mevrouw De Pater zei dat net ook al – langs de IMO in Londen. Dat is een adviestraject, maar ook dat kan er parallel aan lopen. Volgens mij kun je dit gewoon heel snel invoeren.

De **voorzitter**:

Daar gaat mevrouw Postma vast een vraag over stellen. Mevrouw Postma, gaat uw gang.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Is de heer Schonis het met mij eens dat wij voor die route niet alleen naar die grote containerschepen moeten kijken, maar ook goed moeten onderzoeken of er andere schepen zijn met een groot risico op ladingverlies? Vindt hij ook dat we moeten kijken naar wat er overboord kan gaan en dat we die schepen in die maatregel moeten meenemen? Mijn tweede vraag is: is het misschien een tussenoplossing om te kijken naar het advies dat Meteo Consult geeft aan kapiteins over de vaarroutes die zij kunnen nemen naar bepaalde bestemmingen? Misschien kan dat een snelle tussenoplossing zijn voor dit seizoen, dat nu begonnen is, met stormachtig weer, als we niet meteen in staat zijn om die vaarroutes af te sluiten.

De **voorzitter**:

Duidelijk.

De heer **Schonis** (D66):

De eerste vraag ben ik even vergeten. Wilt u die even herhalen, alstublieft?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat we niet alleen naar de grotere schepen moeten kijken.

De heer **Schonis** (D66):

Het is een beetje een vervolg op de vraag van de heer Dijkstra. Ook dat kan volgens mij parallel lopen. Als je zo'n maatregel neemt, moet je die natuurlijk goed onderbouwen. Dit is gewoon een hele korte klap voor de hele grote schepen, waarvan we aan het begin van dit jaar gezien hebben dat het in ieder geval onder bepaalde omstandigheden tot een calamiteit kan leiden. Je kunt natuurlijk parallel daaraan dat onderzoek laten doen voor kleinere schepen. Dat ben ik met u eens.

Dan de tweede vraag. Als je bezig bent met het uitbreiden van dat verbod – zo zie ik dat dan – kun je de meteogegevens daar natuurlijk ook bij betrekken. Wat mij betreft zou dus ook dat parallel aan elkaar kunnen lopen, maar je kunt nú het besluit nemen om die route onder bepaalde omstandigheden voor dit type grote schepen af te sluiten.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Schonis. Ik zie geen nieuwe interruptie. Dan gaan we naar mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren. Ik zie een beweging bij de heer Laçin, maar we gaan eerst naar de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

U denkt vast: o help, daar gaat het debat. Nee, hoor. Het is natuurlijk al vaker aan de orde geweest. Afgelopen keer, op 14 mei, is onder andere door onze partij, maar volgens mij ook door D66, aangegeven dat wij dit nu al willen. De Minister gaf toen heel duidelijk aan dat zij wilde wachten tot het onderzoek klaar is. Hoe kunnen we haar er dan nu toe bewegen om toch al stapjes te gaan nemen? Want ik ben het daarmee wel eens, maar de vorige keer was zij er vrij duidelijk in dat zij het onderzoek wilde afwachten. Hoe gaan we haar er dan nu van overtuigen een ander standpunt in te nemen? Ik hoop ook dat dat lukt, hoor.

De heer **Schonis** (D66):

Het begint er al mee dat de Kustwacht op basis van de tussentijdse conclusie zelf al actie heeft ondernomen. Dat is dus nieuw ten opzichte van het begin van dit jaar. Dat is een. Het tweede is: ik ken deze Minister als iemand die dingen best voortvarend oppakt op het moment dat ze erachter staat, dus als wij haar vandaag overtuigen, ga ik ervan uit dat zij ermee aan de slag gaat.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar mevrouw Van Esch. Nee, dat was voldoende. Dan zie ik nog een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, over een ander onderwerp waar D66 ook vaak aandacht voor heeft gevraagd: de Sea-Watch. Ik denk dat dat omwille van de tijd nu niet is gelukt.

De voorzitter:

Meneer Schonis is nog niet aan het einde van zijn betoog. Het kan dus zo zijn dat hij daar nog aan toekomt. Als ik kijk naar de lichaamstaal van meneer Schonis, denk ik dat het zomaar nog kan komen.

Ik zie dat mevrouw Kröger nog een vraag heeft over het eerste deel.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, ik heb een vraag over de vaarroutes. Zoals ik ook in mijn eigen bijdrage zei, moeten we dit inderdaad beter regelen. Pleit D66 nou alleen voor het sluiten van die zuidelijke vaarroutes bij slecht weer, of zouden we sowieso van die vaarroutes af moeten en zouden we gewoon de noordelijke vaarroute moeten bestendigen voor de grote containerscheepvaart?

De heer Schonis (D66):

Op dit moment is er een tussentijdse conclusie van de OVV. Het hele onderzoek is nog niet klaar, maar op dit moment weten we – daar heeft de Kustwacht ook voor gewaarschuwd – dat de zuidelijke route voor grote containerschepen onder stormachtige omstandigheden het beste gesloten kan worden. Het onderzoek loopt nog. Als het hele onderzoek klaar is en er aanleiding toe geeft – dit is een vervolg op het antwoord aan uw buurvrouw – om ook te kijken naar andere typen schepen of andere weersomstandigheden die gevaarlijk kunnen zijn, moeten we dat zeker doen, maar op dit moment weet ik dat niet, want dat onderzoek loopt nog.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan stel ik voor dat de heer Schonis verdergaat met de Sea-Watch en zijn andere onderwerpen.

De heer Schonis (D66):

Meneer Laçin, de Sea-Watch komt niet aan bod nu; wellicht aan het eind. Even kijken. Ik was gebleven bij de Zoe. Over de route hebben we het nu uitvoerig gehad. Nog één punt: dat heeft te maken met de nasleep van deze ramp. Tot op de dag van vandaag spoelt er plastic afval aan. Is de Minister bereid om een soort nazorgfonds in te stellen, waar gemeenten een beroep op kunnen doen voor hun toekomstige kosten? Want we kunnen hen toch niet letterlijk laten zitten met dat plastic afval, met die afvalberg? De rijksoverheid moet daar een stukje verantwoordelijkheid in nemen en moet die kosten gaan dragen.

Ondanks alle wat pessimistische berichten over zeetransport, heb ik nog wel wat positief nieuws. De Minister heeft in juni van dit jaar een green deal gesloten om de sector te verduurzamen. Daar zijn we natuurlijk heel blij mee. Om de groene ambities waar te maken, zijn er natuurlijk veel investeringen nodig. Op dit moment is er in de sector een grote overcapaciteit. Dat drukt de marges en zorgt ervoor dat investeerders maar weinig ruimte bieden en dat banken maar weinig geld verstrekken om die duurzame ambities waar te maken. De Minister heeft aangekondigd met een fonds voor verduurzaming te komen, met 15 miljoen euro erin. Is dat fonds er al? Is dat al helemaal gereed? Is de Minister bereid om in overleg te treden met investeerders, maar bijvoorbeeld ook met verladers en

banken, om te kijken hoe we de verduurzaming van met name de binnenvaartsector snel vlot kunnen trekken?

Ik zal afronden, voorzitter. Ik ben begonnen met de KNRM en ik zal daar ook mee eindigen. De KNRM is een vrijwilligersorganisatie en opereert zonder grote bijdragen van het Rijk. Ik zie die redders in nood echt als een ambulance te water. Dit jaar is een wetsvoorstel aangenomen om agressie tegen hulpverleners strenger te bestraffen. Dat is een goede zaak. Maar wij horen dat de KNRM-medewerkers te water ook te maken hebben met agressie. Het zijn formeel geen hulpverleners, maar is de Minister bereid om te kijken of die strengere straffen ook kunnen gelden voor agressie tegen KNRM-medewerkers?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schonis; keurig binnen de tijd. Ik kijk nog even naar de heer Laçin. Ja, hij wil toch nog interrumperen. Ik geef hem daar de ruimte voor.

De heer Laçin (SP):

Mijn interruptie, die ik net al heb ingeleid, gaat dus over de Sea-Watch. Ik wil van D66 graag het volgende horen. Er zijn afspraken gemaakt tussen het ministerie en de Sea-Watch. Er moeten aanpassingen aan het schip gedaan worden, los van wat je van die aanpassingen vindt. Vindt D66 ook dat de Minister zich ervoor moet inzetten dat Italië de Sea-Watch gewoon naar Spanje laat varen, zodat de afspraken die zijn gemaakt, ook nagekomen kunnen worden? Als dat niet gebeurt, moeten we de datum van 1 januari 2020 dan niet verschuiven, zodat de periode verlengd wordt met de tijd dat de Sea-Watch noodgedwongen in Italië ligt?

De heer Schonis (D66):

Een kort antwoord op beide vragen: ja, natuurlijk moet Nederland zijn verantwoordelijkheid als vlaggenstaat nemen. Ook hierbij denk ik: ik ken de Minister als iemand die, als zij haar zinnen erop zet, altijd voortvarend te werk gaat, dus ik ben erg benieuwd naar haar reactie.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schonis. Dan gaan we over naar mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Zoals meerdere partijen al hebben gedaan, zal ook de Partij voor de Dieren vandaag ingaan op het varend ontgassen en de MSC Zoe. Ik begin met varend ontgassen. Net als de SP geven wij aan dat wij al langer hameren op een snelle uitvoering van het verbod. De Minister leek daar in eerste instantie wel in mee te gaan en aan te geven te willen versnellen, maar wij hebben, net als de SP, het gevoel dat het nu een beetje vertraagd aan het raken is. Wij vragen ons af of het niet sneller kan. Dat gaat vooral over het organiseren van die ontgassingsinstallaties, naar ons idee. In de beantwoording van de schriftelijke vragen schrijft de Minister namelijk: het is aan het bedrijfsleven om te bepalen of er voldoende installaties beschikbaar zijn. Maar even verderop in dezelfde antwoorden schrijft ze: ik wil er alles aan doen om landelijk te voorzien in voldoende adequate installaties. Wij zijn wel benieuwd wat het nou is: stuurt de overheid op voldoende ontgassingsinstallaties of bepaalt de markt dat? Welke kant gaan we eigenlijk op? Wij hebben een brief ontvangen van een bedrijf dat zegt op korte termijn negen installaties te kunnen leveren; momenteel staat er slechts een handjevol, terwijl het onderwerp al jaren speelt. Dan krijgen wij niet de indruk dat het echt snel gaat. Wij denken dat het sneller kan dan op dit moment gebeurt.

Gelukkig is ontgassen nu al wel verboden in dichtbevolkte gebieden. Dank aan de Minister voor de poging om te definiëren wat «dichtbevolkt» is en wat niet, maar dat roept toch nog wel wat vragen op. Mijn voorganger op dit dossier droeg de escape aan om gewoon Nederland in zijn geheel dichtbevolkt te verklaren en zo een vervroegd totaalverbod te regelen, maar de Minister koos ervoor om een aantal trajecten aan te wijzen waar het ontgassen nu alsnog kan plaatsvinden. Kan de Minister in ieder geval ingaan op de kritiek van de provincie Zeeland? Die provincie wordt nu effectief een vrijplaats voor schepen om te ontgassen, omdat het een van de plekken is die niet als dichtbevolkt gebied wordt aangewezen. De dunbevolktheid is daar natuurlijk wat groter.

Wordt er nu dan overgegaan van een situatie van weinig overlast voor veel mensen naar een situatie van veel overlast voor weinig mensen? Dat kan wat ons betreft niet de bedoeling zijn. Dat klinkt alsof je een heel klein deel van de mensen toch nog met deze gassen opscheept. De ILT wijst erop dat een aantal van de gebieden waarin ontgast wordt vanwege de lage bevolkingsdichtheid mogelijk in Natura 2000-gebieden ligt. Klopt het dat daar dus eigenlijk niet ontgast zou mogen worden? Klopt het dat dat niet alleen geldt voor De Biesbosch, waar de ILT mee kwam, maar ook bijvoorbeeld voor de Waddenzee, het IJsselmeer en het Markermeer? Wij zijn wel benieuwd naar de hopelijke niet-mogelijkheden in Natura 2000-gebieden.

Dan ga ik over naar de MSC Zoe. Daar is ook al veel over gezegd. Uit het nieuws van de afgelopen dagen blijkt dat een kwart van het afval nog steeds in zee ligt. We missen nog een aantal containers. Weten we wat daarin zit? De Partij voor de Dieren is namelijk van mening dat het opruimen niet vroegtijdig kan stoppen, zeker niet als je niet weet wat er nog in die overgebleven containers op de zeebodem zit. Wij zijn benieuwd of de Minister kan schetsen wat ze nou precies gaat doen binnen het opruim- en schoonmaakplan, vooral op land. Om hoeveel geld, mankracht en machines gaat het? Wat hebben we nog om dat zo snel mogelijk op te ruimen?

Dank aan de Minister voor de waarschuwing van de OVV, maar zij lijkt alleen een waarschuwing te willen geven. Daar hadden we het net al over. Het is ook al door D66 aangegeven. Wij vinden echt dat die zuidelijke route gesloten zou moeten worden, en sneller dan het nu gaat, maar we kunnen ons uiteraard goed aansluiten bij de vragen die D66 net heeft gesteld.

Ik heb nog twee korte vragen en dan rond ik af. Kan de Minister aangeven hoe zij denkt over de scheepsramp in Roemenië, waarbij ruim 14.000 schapen zijn omgekomen doordat het veel te oude schip waarop zij met z'n allen zaten, is omgeslagen? Gaat zij bij haar Europese ambtsgenoot aandringen op een einde aan deze horrortransporten? Wat ons betreft zo snel mogelijk. Kan de Minister ons melden hoe de schadeafhandeling is verlopen naar aanleiding van de olieramp met de olietanker in Rotterdam, vorig jaar? We zijn benieuwd hoe de situatie daar op dit moment is. Dat was mijn bijdrage.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Esch. Dan gaan we over naar de heer Remco Dijkstra van de VVD. Gaat uw gang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. Het is inderdaad terecht dat we even stilstaan bij het nare bericht van de Urker kotter waarnaar nu een zoekactie plaatsvindt. Ik hoop dat er helderheid komt, op een positieve manier, maar het is triest als het misgaat.

Voorzitter. Ik heb een drietal punten die ik wil aanstippen: de cruiseschepen, de binnenvaart en vervoer over zee. Voor de cruiseschepen heb ik eerder, in 2016 en 2017, aandacht gevraagd. De collega's voor mij

hebben dat ook gedaan. Er loopt een dossier over de reparaties van de cruiseschepen en het feit dat die niet meer naar de Nederlandse werven gingen. Ik wil eigenlijk van de Minister weten hoe het er nu voor staat. Er zijn goede gesprekken geweest, onder andere met de vakbonden, maar het heeft wel vreselijk lang geduurd voordat er enige progressie was. Ik ben ook benieuwd of het helemaal is opgelost, want in de brief die ik op 14 oktober kreeg van de andere Minister, de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, werd in de laatste zin weer gesteld: «Ik wil ze de tijd geven». Dat ging over de sociale partners en het overleg met de zeescheepvaart over de toepassing van de Wet minimumloon en over bare-in-bare-out en dat soort regelingen, die allemaal vrij technisch zijn. We moeten door en we moeten ervoor zorgen dat onderhoud van grote schepen gewoon in Nederlandse dokken kan plaatsvinden. Dat is het kernpunt. We hebben een prachtige maritieme sector; daar moeten we trots op zijn en we moeten naar buiten toe venten dat we meer kunnen doen. Dat levert die hoogwaardige werkgelegenheid op waar we goed in zijn. Ik wil graag een update daarvan, want ik ben er nog niet helemaal van overtuigd dat we helemaal op de goede lijn zitten om ons markt-aandeel weer terug te pakken.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, want wat mij opvalt bij heel veel dossiers is het volgende. Als de SP bijvoorbeeld aan de Minister vraagt «grijp daar eens in; het gaat daar fout», dan is de VVD er als eerste bij om te zeggen «dat is iets tussen sociale partners, dus daar bemoeien wij ons niet mee; dat moeten ze vooral zelf oplossen». Nu hoor ik de heer Dijkstra toch het tegenovergestelde zeggen. Ik ben er op zich blij mee dat hij wel vindt dat de politiek zich er af en toe mee mag bemoeien...

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Laçin (SP):

... maar wat is het verschil? Waarom reageert hij altijd zo fel op onze voorstellen, bijvoorbeeld bij de KLM-staking, en zegt hij nu: ik vind dat de Minister moet ingrijpen, want het duurt me allemaal te lang?

De voorzitter:

Duidelijk.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is een hele aparte weergave van mijn woorden. Het is ook een rare vergelijking, want mensen hebben er gewoon recht op om te staken. Hier gaat het over wetgeving en de implementatie daarvan vanuit de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, die heeft geleid tot een omzetverlies van 100 miljoen per jaar in de cruisesector in Nederland als het gaat om onderhoud. Dat is hartstikke zonde en voor niemand goed. Ik zou niet alleen maar eindeloos wachten op de vakbonden. Ik wil dat de Minister, in dit geval Koolmees – dat is een andere – daadkracht toont en ook zelf beslissingen durft te nemen, en niet alleen maar gaat zitten luisteren naar de vakbonden, want die vertegenwoordigen niet meer de arbeider; die willen vooral heel veel niks, volgens mij. Ik ben dus niet onder de indruk van vakbonden. Ik ben wel onder de indruk van ondernemers die proberen hun omzet op peil te houden en die zorgen voor banen en werkgelegenheid voor alle mensen die graag in die sector willen werken.

De voorzitter:

Ik denk dat de heer Laçin daar nog een tweede interruptie over heeft.

De heer **Laçin** (SP):

Dat kan natuurlijk niet anders. Ik denk dat de vakbonden ook vooral niet onder de indruk zijn van de heer Dijkstra. Dat gevoel is dus wederzijds, denk ik. Het punt dat ik wil maken, is dat de VVD hier in soortgelijke situaties een andere lijn kiest. Nogmaals, ik kan me er heel erg goed in vinden dat de politiek zich af en toe mag bemoeien met wat sociale partners met elkaar bespreken. De VVD kiest hier voor een andere lijn dan op andere dossiers. Dat stel ik vast. Ik heb geen vervolgvragen meer. Het antwoord van de heer Dijkstra is duidelijk. Ik zal hem er dus ook op wijzen als wij vinden dat de politiek wat meer moet doen, bijvoorbeeld als het gaat over arbeidsomstandigheden.

De **voorzitter**:

Aan u het woord, meneer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik bemoei me overal tegenaan. Dat is ook mijn rol als volksvertegenwoordiger. Ik ben niet onder de indruk van vakbonden, want je kunt wel heel principieel zijn, maar als dat betekent dat je helemaal geen werk hebt, omdat dat naar het buitenland is verdwenen, dan heb je er niks aan. Dat is een feit, meneer Laçin. Het is een feit dat dat omzet heeft gekost en dat partijen uitwijken naar andere landen. Dat is hartstikke zonde, want we hebben alles in huis om het goed te doen. Dat zou u ook moeten aanspreken, en ook de mensen die gewoon op de werf willen werken. Maar die hebben dus helemaal niets aan de Socialistische Partij in dezen.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, u heeft nog interrupties, dus ik wil u best de ruimte geven. Als u een hele discussie over Sociale Zaken en vakbonden wilt voeren, wil ik u er wel op wijzen dat de tweede termijn van Sociale Zaken vanmiddag nog plaats moet vinden. Maar gaat uw gang met uw laatste interruptie, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij ga ik vanmiddag een andere discussie voeren met de heer Dijkstra. Ik wil alleen maar zeggen dat het een drogreden is dat al die bedrijven wellicht weggaan. Heel veel bedrijven gaan helemaal niet weg, en als ze weggaan, komt dat door het VVD-beleid van de afgelopen tien jaar. De Socialistische Partij staat voor de arbeider en de VVD vooral niet; die jaagt mensen weg. Daar zijn ze zelf verantwoordelijk voor.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is altijd gezellig om hierover te praten met de heer Laçin. We zijn echt uitersten wat dat betreft. Het is ook niet zo dat de bedrijven allemaal vertrekken; het is zo dat de internationale opdrachten om hier werk uit te besteden niet meer binnenkomen. Die gaan gewoon naar Hamburg of naar Frankrijk, waar ze dezelfde Europese regels hebben, maar die op een andere manier interpreteren, of ze gaan naar Azië. Dan zie je ze nooit meer terug. Als je eenmaal ergens anders bent geweest en dat je goed bevallen is, waarom zou je dan nog naar Nederland gaan? Dat is gewoon zonde.

De **voorzitter**:

Dit lijkt me voldoende gewisseld. Ik begrijp dat u vanmiddag nog bilateraal verdergaat met z'n tweeën. Meneer Dijkstra, ik verzoek u om verder te gaan met uw betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

We hebben vanmiddag een luchtvaartdebat over cargo. Misschien kunnen we elkaar daarbij meer vinden, maar ook daar gaat het om banen en het behoud daarvan. Dat is iets wat ons moet binden, maar de wijze waarop, dat komt nooit goed.

Voorzitter. Mijn tweede punt gaat over het vrachtvervoer. Dat is positief, want 90% van alle vrachtvervoer in de wereld gaat gewoon over zee. Dat realiseren we ons niet. Ik ken wel de Flightradar-app, waarmee je alle vliegtuigen ziet, maar zo heb je dus ook een Vesseltracker. Je zou moeten zien wat er gebeurt op zee. Ik heb ergens in september mee mogen varen met een loods; het was gelukkig mooi weer. Ik ben een paar keer via zo'n pilotbootje overgestapt naar een andere boot en dan via zo'n touw ladder omhoog en omlaag geklommen. Je komt daar verschillende culturen tegen. Je ervaart het internationale karakter. Je doet schepen aan uit Amerika, Azië en India. Je ervaart de kennis van zo'n loods – daar hebben we het later nog over bij de loodsplicht – wat ze beweegt en hoe een paar mensen in Nederland ervoor zorgen dat de hele economie draait. 90% van de goederen komt dus over zee. Dat is superfascinerend, maar dat betekent ook dat het misschien verstandig is dat je, voordat je er hier in de Kamer wat over gaat zeggen als goedwillende amateur, kijkt hoe het werkt bij containerschepen, bij het sjoeren en het goed vastzetten van dingen, bij de routes en dergelijke. Het heeft mij in ieder geval de ogen geopend. Ik denk dat je moet uitkijken met het doorslaan met regelgeving, juist omdat het zo'n internationale sector is en heel veel dingen gelukkig ook goed gaan. Maar de zeevaart moet natuurlijk wel veilig en schoon zijn en worden en concurrerend kunnen blijven. Nederland moet vooral aantrekkelijk zijn als logistieke hotspot. Dat is interessant.

Daarvoor hebben we een aantal randvoorwaarden. Veel gaat dus goed, maar een aantal dingen kunnen beter. Ik heb bijvoorbeeld zorgen over de overslag van de zeevaart naar de binnenvaart en de congestie die we daar hebben. Ik wil graag een plan zien om de Nederlandse binnenvaartterminals optimaal commercieel te laten functioneren en vervoer van de weg richting de binnenvaart te krijgen. Ik wil graag weten welke investeringen hieraan bijdragen, ook om de filedruk te verminderen en die naar het water toe te brengen. Want de continuïteit van de binnenvaart is wel essentieel, en de investeringsbereidheid is laag. De verduurzamingsplannen zijn ambitieus, maar er is weinig geld en de banken zijn daarin eigenlijk de baas. Ik ben dus ook kritisch op de green deal. Er is weliswaar 15 miljoen, maar het moet niet alleen een fotomomentje zijn; het moet daadwerkelijk leiden tot een verduurzaming van de binnenvaart, zonder dat we die binnenvaart in de haarvaten van ons waterwegennet kwijtraken. Ik wil dus graag ook weten hoe de Minister de binnenvaart met daden ondersteunt. We hebben het bij de begroting gehad over ligplaatsen en sluisbedieningen, maar ik heb ook diverse setjes vragen gesteld over de Giessenbrug, de stuw bij Lith, waar mensen nu moeten omvaren, omdat er een aantal jaar gewoon geen onderhoud aan gaat plaatsvinden, en dingen die aan de ene kant zijn verbeterd, maar waarbij er nog ergens een bottleneck zit. Hoe gaan we dat met elkaar doen? Dat is eigenlijk het belangrijkste dat ik op dit moment wilde meegeven.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Ik zie dat dit toch nog een vraag oproept bij mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de heer Dijkstra een warm pleidooi houden voor onze zeevrachtsector en het belang van een logistieke hotspot. Hij zegt: er gaat veel goed, maar er kunnen ook dingen beter. Dan vraag ik mij het volgende af. We zijn geconfronteerd met een gigantische ramp met de MSC Zoe, de Waddenramp. Wat zijn nou de dingen waarvan de heer Dijkstra zegt: dit moeten we als overheid anders doen om zo'n ramp in de toekomst te

voorkomen? Wat zijn de lessen die de heer Dijkstra zelf of als VVD'er trekt en die hij deze Minister wil meegeven? Want dat miste ik eigenlijk een beetje in zijn betoog.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, als VVD'er.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het belangrijkste van wat heeft plaatsgevonden bij de MSC Zoe, is dat niemand dat wilde. Ik denk dat het belangrijk is om het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid af te wachten voordat je daar stappen in zet en maatregelen neemt. Er is natuurlijk wel een tussentijds rapport van de OVV gekomen, omdat het urgent is. De Minister heeft direct gehandeld door een aanwijzing te geven aan de Kustwacht. Dat was eigenlijk wat de heer Schonis ook voorstelde. Bij bepaalde stroming en bepaalde wind moet je op bepaalde plekken gewoon niet willen zijn. Het advies is om daar dan ook niet te komen. Ik denk dat dat wel een tussentijdse les is. Voor de rest wil ik het rapport van de OVV afwachten.

Wij hebben zelf wel de les getrokken dat er echt wel ruimte voor verbetering zit in de afhandeling hiervan. Ik heb daar met collega De Vries vragen over gesteld. Dat waren specifieke schriftelijke vragen van de VVD. Daar zijn nog geen antwoorden op gekomen, maar gisteren is er natuurlijk wel een brief gekomen van de Minister waarin staat wat er al geborgen is, wat er nog even blijft liggen en wat in de toekomst waarschijnlijk niet rendabel is om überhaupt uit het water te vissen. Daarin ging het ook over de afhandeling daarvan. De Waddeneilanden hebben maar een ton. Dat schieten we dan voor; dat is peanuts. Maar het totale bedrag is 35 miljoen. Ik ben benieuwd waar dat op gebaseerd is, want de claims die wij doen zijn in totaal maar 2 miljoen. Daar heb ik dus nog wel een vraag over. Die afhandeling wordt ook gevolgd. Ik vind dat de les moet zijn dat je juridisch moet ingrijpen als zo'n reder te lang aarzelt. Daar heeft de VVD de Minister ook toe opgeroepen: wacht dan niet; maak er een rechtszaak van en dwing het af, want er moet gewoon betaald worden als dit soort dingen, die niemand wil, gebeuren.

De voorzitter:

Helemaal duidelijk, meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is een lang antwoord, maar er zijn wel een aantal lessen.

De voorzitter:

De laatste interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij dat ik de heer Dijkstra de kans heb geboden om toch wat woorden te besteden aan MSC Zoe, want die mist een beetje. Als je kijkt naar wat er nu op die stranden ligt, dan zie je dat die nog bezaaid liggen met plastic bolletjes. De heer Dijkstra zegt: we moeten goed kijken wat qua opruimen rendabel is. Ik neem aan dat hij met het woord «rendabel» verwijst naar wat de Minister schrijft over hoeveel diesel nodig is voor het opvissen uit zee. Maar moeten we niet alles op alles zetten om de plasticvervuiling op Schier, aan de waddenkusten, op te ruimen? Is de heer Dijkstra het eens met de oproep van GroenLinks, D66, ChristenUnie en andere partijen dat we die plastic bolletjes op Schier echt moeten aanpakken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb het genoeg gehad om laatst op Schiermonnikoog te zijn; niet iedereen zal daar geweest zijn. Ik denk dat je daarin niet moet overdrijven.

Dat is even een persoonlijke opmerking. Want «alles op alles zetten»? Het kost 2,5 liter diesel om 1 kilo afval uit het water te vissen. Dan ben je op een gegeven moment het paard achter de wagen aan het spannen. Ik was recent op Vlieland, ook een prachtig eiland. Daar is natuurlijk ook het een en ander gebeurd. Ik heb daar zelf geen plastics meer gezien, maar goed, mijn ogen zijn slecht. Ik heb wel op kaarten gezien dat er heel veel schepen zijn vergaan. Als je in de vuurtoren komt en kijkt, dan zie je hoeveel schepen daar de afgelopen 500 jaar zijn vergaan. Het waren natuurlijk allemaal nette houten schepen zonder plastics en dergelijke. Nu is het deze Zoe, die enorm groot is. Maar realiseer je wel dat er iets van 18.000 tot 19.000 containers op zo'n schip hadden kunnen staan. Er zijn er 300 in zee gedonderd. Dat is heel vervelend en wereldwijd gebeurt dat ook niet vaak. Maar of je, als je ziet hoeveel er vervoerd wordt, moet zeggen dat het een enorme ecologische ramp is... Het is vervelend en het is ook een ramp; dat mag u best zo noemen. Maar ik constateer wel dat er geen doden zijn gevallen. Ze zijn inmiddels voor 99% opgeruimd. Ik vraag me af wat je dan nog verder moet doen en of je daarin niet doorslaat. Of begin je het politiek te maken en wil je gewoon af van alle plastics in de wereld? Dat kan ook.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Ik merk dat u met uw beantwoording nog meer interrupties aan het oproepen bent. Maar goed, het is mooi dat u in elk geval elkaar de ruimte geeft om hier nog even over te debatteren. Dat scheelt weer een tweede termijn, denk ik.

Ik zag volgens mij als eerste mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren en daarna meneer Schonis. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik haakte aan bij de woorden dat het geen ecologische ramp zou zijn. Ik vind het nogal vroeg om dat te constateren, ook gezien het feit er nog steeds heel veel plastic op stranden aanspoelt en nog steeds niet alle containers gevonden zijn. Van de containers die op de zeebodem liggen, weten we nog steeds niet wat daar precies in zit. Dus hoezo zou dit geen ecologische ramp zijn, als we nog niet eens alle feiten boven tafel hebben? We hopen allemaal dat het geen ecologische ramp is, maar tot nu toe lijkt het wel die kant op te wijzen en hebben we ook niet alle feiten. Waarop baseert u het feit dat u denkt dat het geen ecologische ramp zou zijn?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Puur op het feit dat je een heel groot deel hebt kunnen opruimen en dat er inmiddels vier onderzoeken zijn gedaan naar waar ze nog liggen. Ze zijn dus in kaart gebracht. De belangrijkste zijn ook al geborgen. Er is vier keer zo'n ronde geweest. Op een gegeven moment kom je op het punt dat je zegt: de zee is gevaarlijk, daar gebeuren dingen en soms zinkt er wat, en het loont niet meer om het op te ruimen. Een ecologische ramp vind ik het als een hele baai vol olie stroomt, zoals destijds inderdaad de Exxon Valdez bij Alaska. Maar nu heb je 342 containers en daarvan heb je er dus 300 van geborgen; van die laatste 40 weet je waar ze liggen, maar je weet niet wat er in zit. Dat is heel vervelend, maar ja, hoeveel moeite moet je daar nog voor doen? Op een gegeven moment houdt het natuurlijk wel op.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar mevrouw Van Esch. U gaat uw laatste interruptie gebruiken? O, u heeft er nog twee hoor ik. U wilt in ieder geval nog een interruptie. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik hoef ze niet per se allemaal op te maken hoor. Dank u. Ik blijf erbij dat het toch wel bizar is. Er ligt bijna een miljoen kilo op de zeebodem, waarvan we niet weten wat het is. Vanuit het voorzorgs-principe zou je toch denken: daar kan een ecologische ramp uit voortkomen. Op dit moment liggen al die stranden ook nog steeds vol met plastic. Dat alleen is al een ecologische ramp, dus ik blijf erbij dat ik niet snap waarom u dit niet een ecologische ramp vindt. Volgens mij is het feit dat we heel veel hebben opgeruimd hartstikke mooi, maar blijft het een feit dat het nog steeds een ecologische ramp is. Ik blijf erbij dat ik uit uw antwoorden niet snap waarom dat niet zo zou zijn, dus ik hoop dat u mij dat nog een keer kan uitleggen.

De voorzitter:

Nogmaals dezelfde vraag. Ik verzoek de heer Dijkstra daar nog een keer kort en bondig op te antwoorden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is vervelend en als u het een ecologische ramp wil noemen: mij best. Ik zie ook dat vrijwilligers belangrijk werk hebben gedaan en dat wij doorgaan. Af en toe zal er een container openknappen, of wat dan ook, en dan komt er rommel naar boven. We hebben het Fishing for Litter-project; dat wordt ook doorgezet. Als er dan weer nieuwe rommel naar boven komt, dan ruimen we dat natuurlijk met elkaar op. Dat is fatsoenlijk. Ik wil even wegblijven van de definitie of het een ecologische ramp is of niet. Het is een zwaar incident, waarbij heel veel overlast is geweest. We proberen dat nu zo goed mogelijk te handelen en te tackelen, en de boel op te ruimen waar dat gaat.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er nog een vraag van de heer Schonis. Meneer Schonis, gaat uw gang.

De heer Schonis (D66):

Ik wil hier toch even op doorgaan, want ik zie, of hoor eigenlijk, dat de heer Dijkstra heel erg denkt vanuit economisch rendement: moet je nog wel tijd en energie gaan stoppen in het opruimen van die laatste paar containers? Het is nog altijd een kwart van de containers die overboord zijn geslagen. Dat is één. Het is een miljoen kilo aan potentieel afval dat boven komt; je weet niet wanneer. U noemde de ramp met de Exxon Valdez. Dat was inderdaad een hele grote olieramp, maar die was nog relatief makkelijk op te ruimen. Hoe kijkt de VVD hier tegen aan? Moeten we met z'n allen al die maatschappelijke kosten betalen? En de economische vervolgschade dan van de vissers die in bepaalde gebieden niet kunnen vissen, omdat hun netten kapotgaan? Wat voor economische schade is er als er straks gebieden moeten worden afgesloten voor de visserij? Daar hoor je de VVD niet over.

De voorzitter:

Uw vraag is helder. Meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik weet niet of ik deze vraag heel serieus moet nemen. De maatschappelijke schade is er; die moet vergoed worden door de reder. De reder heeft iets gedaan. Uit het OVV-rapport zal blijken wat er precies misging. We hebben daar een idee over. Voordat we doorslaan in regelgeving, denk ik dat het belangrijk is dat rapport af te wachten. De reder moet betalen voor het opruimen van de troep. Dat gaat niet heel makkelijk. Dat moet wel, dus dan moeten we dat ook maar juridisch regelen als het te lang duurt. Voor de rest: als er dingen bovenkomen, dan ruimen we dat op. Dat is gewoon fatsoen.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij duidelijk. Meneer Schonis, u heeft nog een interruptie?

De heer **Schonis** (D66):

Ja, een vervolgvraag. Siri was net zo verbaasd als ik over het antwoord van de heer Dijkstra, merkte ik net aan mijn telefoon. Mag ik dan in ieder geval aan de heer Dijkstra vragen, naar aanleiding van zijn laatste opmerking over het afhandelen van de schade, of ik de VVD aan mijn zijde vind om een schadefonds, een nazorgfonds, voor de Wadden te organiseren?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dan moet je inzichtelijk maken wat die schade is. Zo'n fonds moet ook gevuld worden. Wie gaat dat vullen? Gaat de reder dat doen of gaan we dat zelf bij de reder halen via een rechtszaak? Laten we daarnaar kijken. Als er schade is, dan moet die natuurlijk betaald worden door degene die hem heeft veroorzaakt. Je moet goed kijken wat in rekening kan worden gebracht en wat niet, en de boel opruimen. Zo simpel is het.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Dan gaan we naar mevrouw Postma, die nog een vraag aan de heer Dijkstra heeft. Gaat uw gang.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik wil eigenlijk even naar de binnenvaart toe. De heer Dijkstra had het erover dat de binnenvaart veel stremmingen ervaart. Dat zien wij ook. Wij zien ook stremmingen ontstaan omdat veel bruggen tegenwoordig op afstand worden bediend. Naast dat het onveilig is, veroorzaakt dit ook veel wachttijd en worden vaarwegen regelmatig gestremd. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat het een goed idee is om dat eens te evalueren en met name de punten van veiligheid en vertraging mee te nemen? Kunnen we misschien kijken of we of sommige punten de brugwachter weer terug moeten hebben?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is een bijzondere. Volgens mij zijn de brugwachters op een gegeven moment verdwenen, omdat het beter op afstand kon. We hebben daar ook efficiëncyslagen te maken. Het moet natuurlijk wel veilig zijn. De camera's moeten goed werken, anders kun je een brug niet open- of dichtdoen. Dat lijkt me ook logisch. Maar als u daarnaar wil kijken, dan moeten we er zeker naar kijken. Bruggen moeten natuurlijk goed bediend worden voor de binnenvaart, maar je moet ook uitkijken dat je vervolgens niet het wegverkeer daarmee remt. Sommige dingen kunnen slimmer en het lijkt me logisch om in spijtoosheid te zeggen dat de binnenvaart even moet wachten, omdat het autoverkeer dan voorrang krijgt, maar om daar samen eens naar te kijken en een evaluatie te vragen: waarom niet?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mooi dat u het eens bent. Even kijken, ik zie geen interrupties meer. Dan gaan we over naar mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik wil ook graag beginnen met het betuigen van mijn medeleven met de vissers die op zee vermist zijn en met de familie. Het laat inderdaad zien dat het varen, het vissen en de zee ook zo hun gevaren kennen. Daar maken deze mensen dagelijks deel van uit. Ik hoop dat de Kustwacht, de marine en de KNRM de mensen zullen vinden.

Voorzitter, het bruggetje naar de waarschuwing die de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft afgegeven, is daarmee gemaakt, want het is niet zomaar dat de Onderzoeksraad halverwege een onderzoek naar buiten komt. Hun onderzoek laat zien dat de gevaren bij hardere winden en hogere golven zo ernstig zijn, dat zij nu al hebben gemeend iedereen daarvoor te moeten waarschuwen. De Minister heeft dat voortvarend opgepakt en de Kustwacht evenzo. De zeekaarten zijn aangepast, iedereen die vaart, krijgt waarschuwingen en er worden veel signalen afgegeven. Dat zijn belangrijke maatregelen om ook nu al te werken aan de veiligheid op die vaarroute. Het brengt bij de ChristenUnie wel de vraag op of de Minister heeft overwogen om deze vaarroute, die zo vlak boven de Wadden langsgaat, helemaal af te sluiten voor zware containerschepen. Zo'n tijdelijke maatregel, of noodmaatregel, kunnen we nemen op basis van het internationale zeerecht, uit voorzorg, uit bescherming van onze kust, uit veiligheid en vanwege milieurisico's. Graag een reactie daarop van de Minister. Wat de ChristenUnie betreft zouden we daar nu al naar moeten kijken, met het stormseizoen voor de deur. Vandaag maken we daar ook allemaal kennis mee. Graag een reactie daarop van de Minister. Heeft ze dit overwogen? Wil ze de stap om die vaarroute voor dat soort grote containerschepen bij dit soort weersomstandigheden af te sluiten alsnog zetten? De containerschepen zijn namelijk groter en groter geworden, en zwaarder beladen. De risico's zijn enorm.

Voorzitter. De ecologische gevolgen van deze ramp zijn voor de lange termijn nog niet eens helemaal te overzien, maar ze baren juist voor die lange termijn wel zorgen. Wat dat betreft hebben we de keuze al gemaakt dat olietankers deze zuidelijke vaarroute niet meer mogen nemen. Is de Minister bereid om te onderzoeken of we die zuidelijke vaarroute voor dit soort grote containerschepen helemaal zouden moeten afsluiten, omdat de gevolgen voor het milieu en de ecologie enorm zijn?

De voorzitter:

Dit roept een vraag op van mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren. Gaat uw gaat, mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Mijn vraag is zojuist in de laatste zin beantwoord, dus dat is makkelijk.

De voorzitter:

Nou, dat scheelt. Dan gaan we verder met mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik sluit aan bij de opmerkingen die al gemaakt zijn door collega Kröger en de heer Schonis over het nazorgfonds. De Wadden maken zich ernstig zorgen. De gevolgen voor de lange termijn hebben we nog niet in beeld. Het is goed om die te blijven monitoren. We pleiten hierbij ook voor een nazorgfonds en vragen de Minister naar de mogelijkheden die zij daarvoor ziet.

Voorzitter. Ik kom dan op het onderwerp van de Sea-Watch. De brief die op de agenda staat, is niet meer actueel. Dat begrepen wij ook uit contacten die wij hebben gehad met de kapitein van het schip. Dat is omdat de rechter de termijn om aan de nieuwe wetgeving te kunnen voldoen heeft opgeschort naar het einde van dit jaar. Op dit moment ligt het schip de Sea-Watch onder Nederlandse vlag vast in Italië, zonder duidelijke wettelijke grondslag. Dat betekent dat de Sea-Watch feitelijk niets kan ondernemen om het schip aan te passen aan de nieuwe regels. Ze hebben geen toegang tot het schip en het schip ligt niet in een werf. Heeft de Minister al contact gezocht met haar Italiaanse collega om dit schip weer vrij te krijgen? Welke acties heeft de Minister al ondernomen om het probleem op te lossen?

Daarnaast blijven wij ons afvragen of er voldoende sprake is van een direct probleem met de veiligheid om deze vergaande maatregelen te rechtvaardigen, zeker wanneer deze worden afgewogen tegen het feit dat Sea-Watch en de mensen die daarop werkzaam zijn handelen in noodsituaties, en mensenlevens redden. Ik vraag de Minister hier nogmaals om een onderbouwing van haar voorstellen.
Voorzitter. Dan over de boorplatforms.

De voorzitter:

Mag ik u wel verzoeken om enigszins af te ronden? U bent door uw tijd heen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dan maak ik nog twee punten, voorzitter.

De voorzitter:

Kunt u dat kort en bondig doen? Dat gaat namelijk zo meteen ten koste van uw eigen tweede termijn.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dat kan ik, voorzitter. Ik vraag toch enige coulance. Ik heb me net ingehouden bij de interrupties.

Het Verenigd Koninkrijk heeft aangegeven dat het voorlopig geen vergunning aan Shell zal geven om delen van de boorplatforms te laten staan. Daar zijn wij blij mee. Ik vraag de Minister hierbij of het nou echt alleen het VK is dat uiteindelijk het besluit neemt. Mag iedereen gewoon zijn advies en raad geven, en that's it? Of kunnen we ook nog stevigere maatregelen inzetten?

Als laatste kom ik op de binnenvaart, de green deal en het ontgassen. De ontgassingsfaciliteiten zijn een veilige manier om zonder overlast voor de omgeving te ontgassen. Daar hebben we er nog niet zo heel veel van in Nederland. Kan de Minister daar vaart mee maken en dat versnellen?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Ik kijk dan even in het rond, omdat ik mijn eigen inbreng namens de PVV wil doen. Wie wil even de voorzittersrol op zich nemen? Ik geef de voorzittershamer even over aan de heer Schonis.

Voorzitter: Schonis

De voorzitter:

Dank u wel, voorzitter. Dan geef ik bij dezen het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga me netjes aan de tijd houden. Ik zal wat tijd inlopen op de tijd die mijn collega's erdoorheen gejaagd hebben. Voorzitter. De PVV heeft keer op keer aandacht gevraagd voor de benarde situatie waarin de Nederlandse binnenvaart verkeert. Helaas zullen we dat vandaag weer moeten doen, zoals meerdere collega's dat al gedaan hebben. Want het duurzaamheidsgeneuzel hangt onze ondernemers op het water als een molensteen om de nek. Bij elke investering moet er gekeken worden welke belachelijke regels nu weer bedacht zijn en of men niet in overtreding is van alle D66-dogma's.

Voorzitter. De PVV riep het laatst op om ervoor te zorgen dat het beroep van de kleine schipper in de binnenvaart niet al voor het nieuwe jaar volledig kapot is gemaakt. De 100 miljoen die is toegezegd voor het beheer en onderhoud gaat daarin niet het verschil maken. Het is fijn dat de Minister koffiedrinkt en dingen op de agenda laat zetten, maar welke

knopen gaat zij nou doorhakken over de CCR en de hardheidsclausule, waar deze sector zo dringend op zit te wachten? Graag een reactie van de Minister.

Voorzitter. Dan die ellendige Sea-Watch 3. Het is wel duidelijk geworden dat het schip van deze ordinaire mensensmokkelaars nog steeds niet door onze Koninklijke Marine naar de bodem van de zee is gestuurd. Waarom krijgt deze Minister het maar niet voor elkaar eens een keer doortastend op te treden en deze schaamteloze gang van zaken direct de kop in te drukken? Hoelang moet het nog duren voor deze illegale mensensmokkel stopt? Genoeg is genoeg.

Voorzitter. Dan de vlootvervanging van de Rijksrederij. Het is maar goed dat de PVV zich altijd onthoudt van flauwe grappen. Anders hadden we natuurlijk heel gemakkelijk Onze Minister als de «Minister van ontzettend domme aankopen» kunnen betitelen. We drukken haar daarom slechts op het hart om verstandig met dit proces om te gaan en te leren van, tja, heel veel eerdere ervaringen.

Tot slot, voorzitter. De PVV is zeer begaan met een goede oplossing van het conflict tussen de bergers en de KNRM. We zijn bij beide partijen op bezoek geweest en hebben een constructief voorstel gedaan om de vaart in de oplossing te houden. Daarom verbaast het ons dat de Minister het alleen nog maar heeft over gesprekken en overleggen die nog gaande zijn. Waar zijn de concrete resultaten, zo willen wij graag van de Minister weten. En als die er zijn, hoe lang gaat het dan nog duren? Het is belangrijk dat de veiligheid op het water zo spoedig mogelijk geregeld is. Daar hebben we vanochtend inderdaad weer een voorbeeld van gezien. Dan nog één kort punt, voorzitter. Kan de Minister nog even kort wat zeggen over hoe het er nu voorstaat met onze haven in Rotterdam? Dat kwam vorige week bij het AO Staatsdeelnemingen al even voorbij. De berichten over het feit dat veel bedrijven zich momenteel verplaatsen naar Antwerpen zijn toch wel zorgwekkend. Wat doet de Minister om dat te voorkomen?

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng, meneer Van Aalst. Ik zie dat er geen interrupties zijn, dus ik geef het woord weer terug aan de heer Van Aalst als voorzitter.

Voorzitter: Van Aalst

De voorzitter:

Dank u wel. Dan neem ik graag de hamer weer over. Ik kijk even naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Tien minuutjes?

De voorzitter:

Tien minuutjes. Dat lijkt mij heel mooi. Ik schors de vergadering voor tien minuten. Daarna gaan we verder.

De vergadering wordt van 11.03 uur tot 11.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, mag ik u verzoeken om weer plaats te nemen? Dan kunnen wij mooi op tijd beginnen aan de termijn van de Minister. Dat geldt ook voor de heer Laçin; die heeft in de eerste termijn al gesmokkeld. Ik zie alleen collega Postma nog niet, maar zij zal zo wel binnenkomen. Wij gaan over naar de eerste termijn van de Minister. Ik geef de Minister graag het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met de gezonken Urker visserskotter. Uiteraard sluit ik mij aan bij het medeleven dat door de Kamerleden is uitgesproken. De kotter is inmiddels door een mijnenjager gelokaliseerd, maar de twee opvarenden zijn vermist, dus wij leven mee met de families en de mensen die natuurlijk heel bezorgd om hen zijn. De zeevaart in zijn algemeenheid. Mevrouw Kröger begon er als eerste over dat...

De voorzitter:

Mag ik u nog heel even interrumpen, Minister? In welke blokjes is uw beantwoording opgedeeld? Dat is misschien handig om te weten voor de collega's.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begin met de MSC Zoe; dat mag duidelijk zijn. Dan komen er wat algemene scheepvaartdingen. Zo zijn er wat vragen gesteld over de stikstof en over de green deal. Dat is zo'n beetje het eerste blok. Dan heb ik een blok specifiek over de binnenvaart, over het varend ontgassen en over technische eisen. Daarna is het één groot pakket overig, waar alle andere onderwerpen onder vallen. Ik kan wel een apart blokje KNRM en bergers maken, maar dan krijg je wel heel veel blokjes. Het heeft geen zin om een verdere onderverdeling in blokjes te maken. OSPAR, bijvoorbeeld, komt daarna ook apart aan de orde.

De voorzitter:

Prima. Dan wil ik mijn collega's vragen om de interrupties aan het einde van elk blokje te plaatsen. Ik stel voor deze termijn vier interrupties per fractie voor.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begon er net al over: mevrouw Kröger liet me de plastic bolletjes zien die ze van Schiermonnikoog heeft meegenomen. Bijna alle andere Kamerleden hebben hier ook aandacht voor gevraagd. Ik heb het een paar dagen daarna zelf al als een ecologische ramp omschreven. Iedereen heeft er zijn eigen ervaringen bij, maar toen ik er was en het zag, wist ik meteen dat het met al die kleine plastic dingetjes heel lang zou gaan duren. Iedereen kent de ellende van beestjes die kleine plastic troep voor eten aanzien en iedereen weet wat daar vervolgens mee gebeurt. Om die reden hebben we de Waddenacademie en experts gevraagd om de omvang verder in kaart te brengen – we weten natuurlijk niet waar het uiteindelijk toe gaat leiden – en ons te helpen om hier op een zorgvuldige manier mee om te gaan. We zijn dus in overleg met allerlei betrokkenen om te kijken hoe we met vooral die microplastics moeten omgaan. Want de My Little Ponies, waarvan ik er ook nog steeds een op m'n kamer heb staan, kun je vrij gemakkelijk opsporen en de grote onderdelen natuurlijk ook, maar naarmate het kleiner wordt, zoals plastic granulaat, wordt het lastiger. Dat is het venijnige, the devil is in the detail. Dat geldt ook voor wat er hierbij overboord is geslagen. Hoe kleiner het spul, hoe lastiger om het weer te vinden.

Er zijn een heleboel losse vragen gesteld. Ik denk niet dat er een logische volgorde is waarin ik de vragen kan beantwoorden, maar ik ga het toch proberen. Verschillende Kamerleden, om te beginnen mevrouw Kröger, hebben aandacht gevraagd voor het nazorgfonds. Laat ik nog een keer helder onderstrepen dat het ook mijn opvatting is, net als de uwe, dat de vervuiler dient te betalen en dat degene die dit veroorzaakt heeft, de reder of uiteindelijk de verzekeringsmaatschappij daarachter, dus voor de schade zal moeten opdraaien. Zij hebben overigens steeds bevestigd dat zij dat ook vinden. Aan de ene kant verloopt het proces niet zo snel als je zou willen, aan de andere kant is het van hun kant natuurlijk wel begrijp-

pelijk dat ze niet willen betalen voor kosten die ofwel niet nodig zijn, ofwel niks met de ramp te maken hebben. Ik heb u in de brief geduid dat er bij de zoekacties ook oude scheepswrakken enzovoorts zijn aangetroffen, die niets met deze ramp te maken hebben, waarvan MSC Zoe dan terecht zegt: daar gaan wij de berging niet van betalen. Overigens heb ik daar zelf ook nog wel een vraag bij gehad, namelijk dat het toch niet zo kan zijn dat we dat bij die zoekactie dan dus maar laten liggen. Daar ben ik ook op gerustgesteld. Als er bij die zoekacties dingen worden aangetroffen die schadelijk kunnen zijn, gevaarlijk zijn voor de netten van vissers of wat dan ook, dan wordt dat uiteraard wel opgepakt en wel geborgen. Maar heel veel van die dingen liggen er al heel erg lang. Als het niet gevaarlijk is, laat men het gewoon liggen.

Om gemeenten te helpen met claims is het schadeloket bij RWS ingericht, zodat we de claims gezamenlijk konden bundelen en zij dat niet ieder apart hoefden te doen. We zijn nog steeds in gesprek met de reder om ook over de openstaande posten nog goede afspraken te maken. Natuurlijk zullen we ook afspraken proberen te maken over mogelijke vervolgschade. Die gesprekken lopen nog. Ik kan hier alleen maar herhalen wat ik ook in de brief heb gezegd. Als we er met de reder verder niet uitkomen en het spaak loopt, zullen we natuurlijk niet schromen om de gang naar de rechter in te zetten. Maar zolang we nog steeds stapjes vooruit zetten is het natuurlijk belangrijk om het gesprek daarover voort te zetten en te kijken hoe we er hopelijk minnelijk uit kunnen komen. U weet dat als het een rechtszaak wordt, het dan waarschijnlijk een langdurig juridisch getouwtrek wordt waar ook weer hoge kosten mee gemoeid zijn en waar ook weer heel veel tijd mee verloren zal gaan. We proberen nog steeds om tot een minnelijke oplossing te komen.

Er is specifiek gevraagd naar een nazorgfonds. Uitgangspunt blijft dat MSC moet betalen. Als gemeenten kosten moeten maken die daarop kunnen worden verhaald voordat er een regeling is, dan ben ik bereid om ook daarover het gesprek aan te gaan met de gemeenten zoals we dat nu ook gedaan hebben over de kosten die ze tot nu toe hebben gemaakt. Ik begreep dat mevrouw Kröger nog een andere bijzondere oproep deed uit de bevolgenheid – dat is misschien niet het goede woord – of de betrokkenheid die zij voelt: hoe lossen we dit toch in vredesnaam op met die nare troep? Niemand heeft daarop nog het antwoord. Kunnen we niet voor het broedseizoen komt, zorgen dat de mensen daar met elkaar om tafel gaan, met alle deskundigheid vanuit de Waddenacademie of de natuurbeschermers? Het lijkt me een heel goed plan – dat wil ik graag toezeggen – om te zorgen dat we zo snel mogelijk de deskundigheid op dit vlak met de gemeenten om tafel organiseren om te kijken: wat kunnen we nou nog doen wat eventueel een oplossing zou kunnen betekenen voordat het broedseizoen weer start? Die toezegging wil ik bij dezen graag doen.

De containers die nog niet gevonden zijn. Als het nou containers waren die nog intact waren... Als je nog ergens hele containers kon vinden, dan was het niet zo'n probleem. We weten dat er nog twee onder het zand liggen. Die gaan geborgen worden. Het vervelende is natuurlijk dat omdat ze eigenlijk van een hoog flatgebouw naar beneden zijn gevallen – zo moet je het zien – een heleboel van die containers helemaal in stukken uit elkaar zijn geklapt. Dat geldt ook voor wat erin zat. We hebben de ladinglijsten. Er zat ook heel veel klein spul bij. Dan heb ik het niet alleen over de plastic bolletjes, maar ook over allerlei kleine artikeltjes. Die zijn verspreid over een gigantisch gebied. Dus als we zeggen dat het niet meer rendabel is om daar nog acties op te zetten, dan is dat omdat het simpelweg in het hele gebied, al dan niet onder zand, in kleine stukjes terecht is gekomen. Daarom onderstreep ik juist dat we maximaal kunnen inzetten op wat er nog aanspoelt om het strand en de duinengebieden zo schoon mogelijk te krijgen. Maar ja, in het kader van verwachtingsmanagement moeten we wel zo realistisch zijn dat dat in de zee gewoon niet

lukt. Vandaar dat ik zeg dat we die ecologische ramp al hebben. We moeten kijken wat we er redelijkerwijs nog aan kunnen doen. Ook in Duitsland is inmiddels de zoekactie gestopt, omdat je zo veel kleine dingetjes die inmiddels in de hele zee verspreid zijn niet meer geborgen kunt krijgen. De hele bodem is heel zorgvuldig met sonar enzovoort meerdere keren afgezocht. Mochten we toch nog ergens iets vinden wat duidelijk te identificeren is als afkomstig van de MSC Zoe, dan zullen we natuurlijk alsnog een bergingsactie in gang zetten. Maar omdat er zo zorgvuldig is gezocht, is de verwachting dat het allemaal simpelweg te klein en te verspreid is dat het gewoon niet meer kan, hoe erg we dat ook vinden. Hetzelfde geldt voor wat er nog eventueel aanspoelt. Als dat terug te leiden is naar de MSC Zoe, dan gaan we dat natuurlijk ook verhalen. De reder blijft ook voor de toekomstige dingen gewoon aansprakelijk. Over de ladinglijsten hebben we voldoende informatie. Zaten er nog gevaarlijke stoffen bij? Die twee gevallen zijn met u gedeeld. Een deel, die batterijtjes bijvoorbeeld, kan ook in het Duitse deel terecht zijn gekomen. We weten het niet. Overigens geldt daar hetzelfde. Als ze daar nog spullen aantreffen die duidelijk herleidbaar zijn naar de MSC Zoe, zullen ook zij proberen dat nog te verhalen op de reder. Dan specifiek over de routing, de zuidelijke route. Het merendeel heeft daar ook vragen over gesteld, maar ik zag nog een interruptie.

De voorzitter:

We doen de interrupties aan het eind van het blok. We hebben de collega's genoteerd. U bent nog niet aan het eind van het blok, volgens mij.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat klopt. Ik heb nog een aantal papieren in mijn handen. Zou de route onder bepaalde omstandigheden niet afgesloten moeten worden voor bepaalde schepen? Als een land scheepvaartroutes of daaraan verbonden voorwaarden, bijvoorbeeld ten aanzien van het weer, wil veranderen, dan moet daar een voorstel voor gedaan worden in IMO-verband, de Internationale Maritieme Organisatie, zodat alle andere lidstaten daarop kunnen reageren. Dan zou daartoe in de IMO kunnen worden besloten. Dat geldt ook voor de zuidelijke route boven de Wadden, hoewel die gedeeltelijk binnen de territoriale zee van Nederland ligt, maar niet geheel dus. Binnen het territoriale deel hebben wij zeggenschap, maar voor elke wijziging in geografische ligging of voorwaarden moet je toch terug naar de IMO. We kunnen dat niet eenzijdig doen. Dat past gewoon niet binnen de zeevaartwetgeving. Wellicht is het goed om tussendoor nog even te vermelden – u heeft er niet naar gevraagd, maar ik meld het toch maar even – dat ik bij de IMO was om de Nederlandse kandidatuur daar te bepleiten. Ik kan u helaas de uitslag nog niet melden, want die stemming is morgen. Ik heb daar in mijn speech ook het voorbeeld van MSC Zoe uitdrukkelijk genoemd in het kader van de veiligheid op zee van bepaalde routes. Ik heb daar ook over de verduurzaming en de noodzaak daarvan voor de scheepvaart gesproken. Ik kan wel zeggen dat de speech op zich goed is ontvangen. Ik weet niet of het voldoende zal zijn om de zetel binnen te halen. Ik hoop er maar het beste van, want het is natuurlijk belangrijk. Als je daar dagdelijks bij betrokken bent en een zetel hebt, des te meer invloed heb je ook op mogelijke aanbevelingen die nog uit een definitief OVV-rapport zouden kunnen komen. Nogmaals, we weten niet wat de oorzaak is geweest. Het onderzoek is nog niet afgerond. In de tussentijdse rapportage zegt de OVV: we hebben toch wel serieuze aanwijzingen dat dit een rol zou kunnen hebben gespeeld. Het is nog niet definitief, maar vandaar de waarschuwing. Ik heb ook gevraagd: moet ik hem dan nu gelijk sluiten of moet ik dat proces in gang zetten? Dat is ook niet het geval. Daarvoor moet het onderzoek echt serieus afgerond zijn. Wil je zoiets voor elkaar

krijgen bij de IMO, dan moet je daar natuurlijk een stevige onderbouwing voor aanleveren. Daar zal het OVV-onderzoek dan ook voor nodig zijn. Ik blijf bij de bestendige lijn dat ik het definitieve onderzoek van de OVV afwacht. Mochten zij tussendoor nog andere belangwekkende aanbevelingen hebben, dan zal ik die uiteraard meteen opvolgen, zoals ik dat nu ook heb gedaan met dat advies om die waarschuwingen in gang te zetten. Ik kan dat dus niet zelf beslissen. Dat was nog een vraag. Dat kan alleen maar met besluitvorming binnen IMO. Ook als je het alleen maar beperkt tot bepaalde weersomstandigheden, moet het toch nog via IMO.

Mevrouw Postma heeft ook nog een opmerking gemaakt over een TomTom voor de scheepvaart. Kan de noordelijke route sneller worden aangeraden en zouden wij in gesprek kunnen gaan met de bedrijven die daarin werkzaam zijn? Ik heb MARIN in de tussentijd al opdracht gegeven om nog specifiek te kijken naar de weerscondities, want OVV heeft die aanbeveling gedaan juist op basis van gespecialiseerd onderzoek van MARIN. Tot nu toe is alleen onderzoek gedaan naar het type schepen, zoals MSC Zoe, onder die weerscondities, maar er wordt inmiddels dus ook onderzoek gedaan naar verschillende scheepstypen, want OVV wil daar natuurlijk ook graag zicht op hebben. U weet ook dat OVV doorgaans zeer grondig onderzoek doet, dus die bekijkt alle aspecten hiervan.

Hoe ga je om met beladen en slijpen van gevaarlijke stoffen? Daar zijn allerlei regels voor. OVV heeft hier geen tussentijds bericht over gegeven, dus ik moet echt het onderzoek afwachten om te kunnen zeggen wat voor een rol een van die zaken mogelijk heeft gespeeld. Overigens valt het ongevalsonderzoek zelf onder de verantwoordelijkheid van de Panamese autoriteiten. We moeten afwachten wanneer dat is afgerond, maar dat speelt natuurlijk ook nog een rol. Daar zijn meerdere landen bij betrokken: Nederland, Duitsland en Panama vanwege de Panamese vlag.

Dan had ik ook nog een vraag over de uitstoot van stikstof. Wat is de invloed ervan als je kiest voor de noordelijke of de zuidelijke route? In de onderbouwing van een mogelijk voorstel over welke route je onder welke omstandigheden aanbeveelt, moeten ook de milieueffecten worden meegenomen en er moet ook rekening worden gehouden met de vaarafstand, want als je verder omvaart, verbrand je weer meer diesel. Wat dan uiteindelijk beter is voor het milieu, zal heel zorgvuldig moeten worden afgewogen. Dat moeten we echt aan de specialisten overlaten, maar ik kan mevrouw Postma geruststellen dat die aspecten echt meegenomen worden.

Dan waren er breed nog een aantal vragen over de verduurzaming van de zeescheepvaart. Dat staat nadrukkelijk ook op de agenda in onze nationale stikstofdiscussie. U weet dat de commissie-Remkes nog met een vervolgadvisie komt, specifiek voor de scheepvaart. In de tussentijd zitten we zelf niet stil en denken we na over mogelijke bronmaatregelen die de stikstofproblematiek in Nederland kunnen verlichten. Daarbij kijk ik eerst en vooral naar de maatregelen die we in de green deal hebben staan. Er werd al de opmerking gemaakt: gaat de Minister het met die 15 miljoen redden? Nou, dat hebben wij met heel veel pijn en moeite op de begroting van lenW bij elkaar weten te harken.

Wanneer ik concrete dingen kan aanbieden, zou ik dat natuurlijk heel graag doen. Ik noem u een voorbeeld. De heer Dijkstra heeft het bijvoorbeeld over de cruiseschepen gehad. Ik heb al vaker met u gedeeld dat ik het eigenlijk een blamage vind dat je bijvoorbeeld in de VS met je cruiseschip gewoon van de walstroom gebruik kunt maken en in Noorwegen ook, en dat wij dat in Nederland niet voor elkaar hebben. Als ik kan laten zien dat het voor stikstofuitstoot kan helpen, dan draag ik het graag aan als bronmaatregel om dat zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen.

Hetzelfde geldt voor wat we voor de binnenvaart voor elkaar kunnen krijgen. Als ik financiële middelen zou kunnen krijgen om daar een en ander te bespoedigen, dan zal ik dat niet nalaten. We zijn op het ministerie

nu aan het kijken hoe we een en ander kunnen onderbouwen om daar ook meters in te maken. We komen straks nog op de kleine scheepvaart; we weten natuurlijk dat het voor de binnenvaartschippers zelf vaak heel problematisch is om die slag te maken. Er wordt op het ministerie nu al heel hard gewerkt en niet gewacht op de commissie-Remkes in die zin dat we zelf al kijken wat wij op deze manier kunnen bijdragen aan het verminderen van de stikstofdepositie. Daar kan ik op dit moment nog niet veel meer van zeggen, maar ik hoop echt dat we daar op korte termijn stappen in kunnen gaan zetten.

Daar zitten natuurlijk ook nog dingen in als de havenvisie, waarbij we niet alleen naar de havens sec kijken maar naar het hele systeem. Het onderwerp containercongestie is genoemd, maar ook andere onderwerpen. Daar kom ik straks nog meer in detail op terug, maar ik noem het nu omdat het zo samenhangt met de green deal. Als we die congestie niet oplossen en er weer meer lading wordt «vertrucked», zoals dat dan heet, waarbij het over de weg gaat, dan schieten we ook op allerlei manieren in onze eigen voet. Want we veroorzaken meer files en files is meer uitstoot. Er is ons alles aan gelegen om ook dat voor elkaar te krijgen. Je ziet al de eerste initiatieven om meer ladingen te bundelen. Ik noem even de West-Brabantcorridor, waar ze door bundeling van ladingstromen in 2018 maar liefst 26% groei van containervervoer over het water voor elkaar hebben gekregen.

Er zijn dus inspirerende voorbeelden die laten zien dat het kan. Juist met de huidige stikstofproblematiek is mij er alles aan gelegen om zo veel mogelijk de slag te maken waarbij het transport van de weg af gaat naar het water en uiteraard ook naar het spoor, helemaal in relatie tot gevaarlijke stoffen, want na de buisleiding, is het water daar het meest veilige vervoermiddel voor. Ik probeer het momentum van nu aan te grijpen om te kijken of we aan de green deal, met de financiële middelen die we daar al voor hebben, nog een extra boost toe kunnen voegen, vanwege het feit dat we de stikstofproblematiek nu toch met toegenomen urgentie moeten oppakken. Een ander voorbeeld is de nieuwe ontwikkeling van de scrubbers. Als je niet de hele motor kunt vervangen, kun je misschien wat met die scrubbers doen. Dat zijn allemaal dingen waar we nu naar aan het kijken zijn om op die manier de green deal nog een extra push te kunnen geven.

Dat waren een beetje de algemene startonderwerpen en de MSC Zoe, voorzitter.

De voorzitter:

Oké. Heel goed. Dit is het eerste blok. Een viertal ambtsgenoten heeft zich al gemeld voor een interruptie. We gaan beginnen met mevrouw Kröger, dan mevrouw Van Esch, de heer Dijkstra en mevrouw Van der Graaf. Ik zie een aantal andere leden zich nu ook nog melden. Die worden nu ook genoteerd. We gaan beginnen met mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben echt heel erg blij met de toezegging van de Minister dat zij alle experts – Natuurmonumenten, Rijkswaterstaat – bij elkaar wil brengen om te kijken hoe we, voordat het broedseizoen begint, een concreet plan kunnen maken om die plastic bolletjes op te ruimen. Ik begrijp van de burgemeester van Schiermonnikoog dat iedereen meer dan welkom is om daar bij elkaar te komen. Mijn vraag gaat eigenlijk over de zoekant van het verhaal, want er spoelen nog steeds bolletjes aan, dus in de zee is nog steeds heel veel plastic. De Minister geeft aan dat er een afweging gemaakt moet worden: de dieselkosten versus wat er in zee drijft et cetera. Nou is er dat project Fishing for Litter. Daar is het bijvangst. Wij begrijpen van Fishing for Litter dat er heel veel kan, maar dat zij ook tegen financiële grenzen aanlopen en dat zij eigenlijk zeggen: wij willen in actie blijven komen, maar...

De voorzitter:
En uw vraag is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
... wij willen heel graag dat de Minister hieraan bijdraagt. Die kosten kunnen dan natuurlijk ook op de reder verhaald worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dat zullen we ook graag doen, alleen is het Fishing for Litterproject breder en is dat niet alleen op de MSC Zoe gericht. Overigens willen wij ook graag allerlei andere troep eruit halen. Om aan verwachtingenmanagement te doen: ja, we gaan vol door met Fishing for Litter. Dat ondersteunen wij ook. Volgens mij betalen wij het zelfs, zo niet geheel dan toch wel voor een groot deel. Ik weet niet wat er nog vanuit LNV, vanuit natuur of visserij, speelt. Maar ik moet wel de verwachtingen temperen, want bij al dat kleine spul zal het heel lastig een-op-een te verhalen zijn op de reder van de MSC Zoe. Want er drijft helaas ook nog allerlei andere troep rond. Wanneer we het echt kunnen herleiden, gaan we het natuurlijk in rekening brengen bij de MSC Zoe, maar bij een heleboel spullen moeten we realistisch zijn en kan het gewoon niet. Dan zullen we dus toch als overheid die kosten moeten dragen, maar waar we dat niet hoeven te doen, zal ik de rekening zeker graag bij de reder neerleggen.

De voorzitter:
Een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Een kwart van de lading van de MSC Zoe is nog niet terecht, blijkt uit de cijfers. Als Fishing for Litter de meest efficiënte manier is om daar toch iets aan te doen en om nog zo veel mogelijk van die lading te bergen en als daar kosten bij gemaakt moeten worden, is de Minister dan bereid om dat voor te schieten en om met Fishing for Litter in gesprek te gaan over wat er nodig is? Want zij geven nu aan dat ze door het ongeval met de MSC Zoe eigenlijk al twee keer zoveel lading hebben opgehaald als vorig jaar.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Nogmaals, volop ondersteuning voor het project Fishing for Litter. Ik hoop dat ze langzaam niet meer twee keer zoveel ophalen en dat het weer afneemt. Dat zou op zich een goed teken zijn. We gaan dat project dus echt gewoon doorzetten. Maar we kunnen die kosten alleen bij de reder neerleggen wanneer je een-op-een kunt bewijzen dat wat er is opgevist, van de MSC Zoe afkomstig is. Als ze bij wijze van spreken met een zak van My Little Ponies aan komen, dan kunnen we vrij makkelijk zeggen: volgens ons zijn die van jullie. Maar een heleboel spul kan ook op een andere manier in het water terechtgekomen zijn. Dan zullen we als overheid helaas dus toch echt zelf die kosten moeten pakken.

De voorzitter:
Dat is voldoende voor mevrouw Kröger. Dan gaan we nu naar mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Daar wil ik inderdaad op doorgaan: hoe is het terug te leiden naar MSC Zoe? Ik ben nieuwsgierig in hoeverre daar echt concrete afspraken over worden gemaakt. Even heel concreet: wordt er een lijstje van producten gemaakt die zeker terug te leiden zijn naar MSC Zoe? Want het voelt een beetje alsof zij straks gewoon kunnen aangeven dat het niet naar hen terug te leiden is, «dus succes ermee». Er ligt in die zee nog bijna 1 miljoen kilo zoi die afkomstig is van die containers, maar dan moeten wij

betalen. Dit voelt voor nu voor ons in ieder geval te makkelijk. Worden er echt concrete afspraken gemaakt om het op die manier zo veel mogelijk terug naar hen te schuiven, om het zo te zeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard. Ik zag wat hilariteit op de tribune ontstaan over «sowiesowie»; dat ligt wel heel erg tegen uw omschrijving aan. Nee, uiteraard zullen we er alles aan doen om te zorgen dat we de rekening daar kunnen neerleggen, bij de veroorzaker. Het enige wat ik u hier wil melden, is dat we wel ladinglijsten hebben en dat het heel makkelijk terug te leiden is als je ergens een container vindt die nog intact is, maar dat er ook een heleboel klein spul is. Dat is gewoon ingewikkeld. Waar we dat kunnen, zullen we dat zeker doen. Als er specifieke relaties met die ladinglijsten te leggen zijn, mag u er echt op rekenen dat we dat maximaal proberen te doen. Want mijn inzet is natuurlijk om de rekening voor Rijkswaterstaat zo laag mogelijk te laten zijn. Maar we moeten ook realistisch zijn. Er drijven helaas nog een heleboel andere spullen. We hebben niet voor niks ook een Plastic Soup Foundation enzovoort. Die was al in functie voordat de ramp met de MSC Zoe aan de hand was. Er drijft dus gewoon nog een hele hoop meer troep. Het is ook wel weer begrijpelijk dat de reder daarvan zegt: wij gaan nu niet ineens alles vergoeden wat in de Noordzee en in de Waddenzee drijft. Dat wordt dus een ingewikkeld spel, maar daar zijn onze mensen, met name bij Rijkswaterstaat, iedere dag natuurlijk heel erg gemotiveerd mee bezig om daar voor ons als Rijk een zo goed mogelijke deal uit te slepen.

De voorzitter:

Ik zie geen vervolgvraag. Dan gaan we naar de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, over die schade. De Staat heeft de MSC Zoe aansprakelijk gesteld voor de veroorzaakte schade; punt. Dat is heel helder. Dan lees ik dat er nog 1,93 miljoen aan openstaande claims is van een aantal partijen. Maar ik lees dat de totale bergingsoperatie op zee uitgevoerd is door een bergingsbedrijf in opdracht van de reder en dat de kosten daarvan 35 miljoen bedragen. Dat zijn dus kosten die zij al voor hun rekening hebben genomen, als ik het goed heb. En er staat dus nog hooguit 1,9 miljoen open voor een aantal partijen. Zitten Defensie en Rijkswaterstaat in die 1,9 miljoen die nog openstaat of zitten die in dat totale plaatje van 35 miljoen en zijn die kosten al vergoed? Want de totale kosten van de operatie die zij moeten betalen en wat er nog openstaat, liggen wel enorm uiteen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De grootste hap van de kosten zat 'm natuurlijk in de bergingsoperaties direct na de ramp. Alles wat er daadwerkelijk al is opgevist, is rechtstreeks in opdracht van de reder opgevist. Hij heeft die kosten dus gewoon zelf genomen. We zitten nu nog met een laatste stukje. Ook bij de kosten van de gemeente was er wat dispuut over de kosten van de gemeente aan – ik noem maar wat – overheadkosten van ambtenaren en extra betaling van uren in het weekend. Over dat soort dingen is er dan een dispuut. Of men zegt daarvan: dit bonnetje is niet helemaal duidelijk; mogen we een beter bonnetje hebben? Je komt natuurlijk ook in dat soort nitty-grittyspul. Dat is de reder ook niet eens een-op-een aan te rekenen, want er zit natuurlijk gewoon een verzekeringsmaatschappij achter die dit moet betalen. Iedereen die weleens iets geclaimd heeft bij een verzekeringsmaatschappij, weet dat je dat echt allemaal heel nauwkeurig moet kunnen onderbouwen. In die fase zitten we nu eigenlijk een beetje, maar we hopen nog steeds dat we tot goede afspraken met hen zullen komen, ook over de eventuele vervolgcosten, wat er nog eventueel aan kan spoelen of kosten die wij om wat voor reden dan ook in de toekomst nog moeten

maken. Die gesprekken lopen nog, want ik wil eigenlijk het liefst gewoon tot goede afspraken komen, zodat we niet een langjarig juridisch traject in moeten gaan.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Vanuit de reder en de verzekeraar gezien is het logisch dat ze een soort kwijting willen op het moment dat ze betalen, maar de gemeente zegt: ja, maar wat komt er nog op ons af? Dan zijn die kosten straks wel voor haar eigen rekening. Daar gaat de discussie dus over. Hoelang laten we dat duren? Dat is eigenlijk mijn vraag. Zijn we daar nog een aantal maanden mee bezig of hakken we op een gegeven moment de knoop door in de zin van: jongens, nu moeten we wel helderheid hebben?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op een gegeven moment gaan we de knoop natuurlijk wel doorhakken, maar ik denk dat we hier nog echt een paar maanden mee bezig zijn, want je moet wel zorgen dat we het juridisch allemaal echt goed opgeschreven hebben, zodat we als overheid straks niet toch aan het kortste eind trekken. Aan de andere kant geldt dat natuurlijk ook voor de reder en de verzekeraar: die willen ook niet meer betalen dan zij noodzakelijk achten. Dat vraagt dus echt nog wel even wat tijd.

De voorzitter:

Ik zie geen vervolgvraag. Dan gaan we naar mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik kom even op de vaarroute. De Minister heeft ook daar het een en ander over gezegd. De Minister zegt: ik ga nu niet verder; ik denk dat we nu genoeg hebben gedaan, het is allemaal ingewikkeld en we moeten met IMO aan tafel en met andere betrokken naties. Maar ook op basis van het internationale zeerecht heeft de kuststaat, Nederland, wel degelijk soevereiniteit en zeggenschap over een groot deel van deze vaarroute, want die valt gewoon binnen onze territoriale wateren. Wat ik nu een beetje mis bij de Minister, is de bereidheid om toch te kijken wat ook nu al mogelijk is. Want volgens mij staat niets haar in de weg om nu al stappen te zetten om toch te kijken naar het treffen van een noodmaatregel om die route in ieder geval tijdens die specifieke weersomstandigheden af te sluiten voor dat soort grote schepen met containers. Is de Minister bereid om daar toch naar te kijken? En wil de Minister ook nog ingaan op mijn vraag om te kijken of we die vaarroute, kijkend naar de grote ecologische gevolgen nu, niet überhaupt zouden moeten afsluiten voor containerschepen? Dat hebben we ook bij de olietankers gedaan. Dat waren dus twee vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In eerste instantie de eerste vraag van mevrouw Van der Graaf: ja, voor een deel valt het binnen Nederlandse territoriale wateren. Dat klopt; dat gaf ik net ook aan. Maar het is niet helemaal. Toen ik de waarschuwing van de OVV kreeg, heb ik ook de vraag gesteld of dit betekent dat ik het meteen moest afsluiten. Het antwoord was: nee, het advies is om die waarschuwing te geven. Ik hou mij in dit verband dus ook echt aan de waarschuwing van de OVV, omdat ik de OVV niet ken als een organisatie die onverantwoorde risico's zomaar voort laten duren. Als we precies weten hoe het ongeval is gebeurd, kunnen daar wellicht aanbevelingen uit komen. Die kunnen ook liggen op het vlak van het sjoeren of überhaupt de belading, want we weten het gewoon nog niet zeker. Er kan natuurlijk van

alles zijn gebeurd wat we nog niet weten. Zodra ik wat voor waarschuwing dan ook van de OVV of van de andere deskundigen krijg dat dit echt moet, gaan we het traject natuurlijk in gang zetten. Maar ik kan niet alleen op basis van een incident waarvan de oorzaak nog niet bekend is, bij IMO een resultaat bereiken. Want je moet je voorstel goed kunnen onderbouwen. Als dat aan de orde is, ga ik er direct mee aan de slag, maar we moeten nu natuurlijk toch echt nog even wachten tot de OVV het onderzoek heeft afgerond of dat het Panamese onderzoek naar de toedracht eventueel iets zou aangeven. Dat laatste zou ook nog kunnen, maar moet ik hier toch echt op wachten.

De voorzitter:

Ik zie nog een vervolgvraag van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

De Minister verwijst naar de Onderzoeksraad voor Veiligheid en zegt dat ze daar niet op vooruit wil lopen. Ik begrijp dat voor een deel wel, maar de Minister heeft ook zelf een verantwoordelijkheid om de ernst van de situatie af te wegen. Want de Onderzoeksraad voor Veiligheid komt niet zomaar met een waarschuwing. Dat hebben ze eerder bij het stadion gedaan. Dit is een uitzonderlijke situatie; zo hebben zij dit althans gezien, waardoor zij toch met dat advies zijn gekomen. De Minister heeft ook een eigen verantwoordelijkheid. Is de Minister bereid om te onderzoeken wat er mogelijk is om toch een noodmaatregel te treffen en wellicht ook in contact met haar Duitse ambtgenoot te treden? Want dat hoor ik nu niet. Is de Minister bereid om daar in ieder geval onderzoek naar te doen om alles te doen wat mogelijk is om uit voorzorg maatregelen te treffen? Volgens mij kan dat, ook op basis van het internationale zeerecht.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Overleg met de Duitsers hierover is er uiteraard ook al steeds geweest. De Duitsers willen ook echt het onderzoek afwachten. Wat de eigen verantwoordelijkheid van de Minister betreft: die voel ik ook zeker. Volgens mij kaartte mevrouw Postma de vraag aan of dit niet ook voor allerlei andere schepen, voor kleinere schepen, kan gelden. Dat is precies de reden waarom wij ook zelf vanuit het ministerie extra onderzoek hebben aangevraagd bij MARIN om hier nog specifiek naar te kijken. Maar ik vind het echt te ver gaan om vooruitlopend daarop hier al mee te starten. Ik wil echt eerst precies weten wat er aan de hand is. Het is overigens natuurlijk ook zo dat de kapitein op een schip zelf nadrukkelijk een verantwoordelijkheid heeft en dat het gelukkig niet vaak voorkomt dat kapiteins van schepen dit soort waarschuwingen negeren en het dan vervolgens toch gaan doen. Want zo'n kapitein staat er, in het geval dat er iets gebeurt, wel heel slecht voor. Je ziet dus dat die waarschuwingen ook echt wel opgevolgd worden. Ik begrijp dus uw zorg en ongeduld en die voel ik zelf voor een deel met u mee, maar ik denk dat het toch echt ook altijd verstandig is om eerst alle feiten precies op een rijtje te hebben. Ik hoop wel dat de Onderzoeksraad het onderzoek snel kan afronden.

De heer Schonis (D66):

Ik ga toch nog even door op dit punt, het afsluiten van de route. De Minister spreekt zelf van «een ecologische ramp». We hebben net uitvoerig gesproken over hoe onbeheersbaar dit is op het moment dat het misgaat. Oké, permanent afsluiten van de route is op dit moment ingewikkeld. Dat begrijpen we, maar is het echt niet mogelijk om voor dit type grote schepen in weersomstandigheden met storm en windkracht 8 of hoger heel specifiek en heel goed gedefinieerd de route voor ons eigen territoriale deel af te sluiten? Want ik denk dat dat wel kan en ik ben jurist. Het UNCLOS-verdrag staat dat gewoon toe. Natuurlijk, u moet dat adviestraject in Londen opstarten, maar volgens mij kan het echt parallel.

Ik begrijp uw voorzichtigheid, maar ik wil u toch manen om hier echt spoed op te zetten en om deze weg, deze noodmaatregel, echt te onderzoeken. Want u moet gewoon uw voorzorg in acht nemen. Anders is een ecologische ramp «heel vervelend». Nee, hier moet echt meer op volgen dan alleen maar een waarschuwing.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb steeds gevolgd wat de OVV aan aanbevelingen heeft gedaan. Misschien kunnen we nog een tussenweg vinden door u toe te zeggen dat we voor u nog eens op papier zullen zetten wat ervoor nodig is om dat eventueel te doen. Dan kunnen we zelf met u delen wat we daarover in kaart hebben, maar ik moet echt een goede basis hebben om dit te kunnen doen. Daar heb ik toch echt het onderzoeksresultaat voor nodig, want er zijn veel meer waarschuwingen op allerlei plekken. Je kunt dit niet zomaar doen. Maar ik zal het met de Kamer delen, want verscheidene mensen zeggen «dit kan en dat kan». Ik zeg dus toe dat ik in een brief precies op een rijtje zal zetten wat er wel en niet kan, op welke termijnen enzovoort.

De voorzitter:

Duidelijk. Er is nog een vervolgvraag van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

De tweede vraag gaat niet zozeer over het afsluiten van de route. Die brief zien we tegemoet. Ik ben daar wel heel benieuwd naar. De tweede vraag gaat over de afhandeling van de schade. Ik heb u net horen zeggen dat het Rijk natuurlijk ook in overleg is met de verzekeraar van de Zoe om de juridische claims verder af te wikkelen. Er is een schadeloket bij Rijkswaterstaat, waar de gemeenten nu terecht kunnen. Kan ik erop vertrouwen dat de gemeenten ook voor de toekomstige schadegevallen daar hun claim kunnen indienen en dat het Rijk die overneemt, zodat die kleine gemeenten niet ook nog eens zo'n juridische procedure moeten gaan volgen? Want dat lijkt mij echt niet de bedoeling.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kan ik de heer Schonis geruststellen, want we hebben dat ook de afgelopen tijd voor ze gedaan. Mocht er in de toekomst weer van alles aanspoelen of mocht er iets anders gebeuren, dan zullen we ze daar uiteraard ook gewoon weer bij helpen.

De voorzitter:

Prima. Dan gaan we naar mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik ben blij te horen dat MARIN blijkbaar ook de wat kleinere schepen meeneemt in zijn onderzoek. Het tijdspad waar de Minister het over heeft om te kijken hoe we die route eventueel kunnen afsluiten of tijdelijk kunnen afsluiten, zie ik graag tegemoet. Ik heb nog één vraag over de PAS-uitstoot. Natuurlijk is die noordelijke route langer. Daar heb je dus meer uitstoot, maar dan heb je natuurlijk altijd de situatie van de depositie en de neerslag, juist in het Waddengebied maar ook in de provincies Noord-Holland, Friesland en Groningen. Zou dat apart meegenomen kunnen worden in een berekening, zodat we even goed kijken wat dat voor gevolgen heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Alle milieuaspecten moeten daar goed in worden afgewogen. U hebt er gelijk in dat het natuurlijk ook voor de depositie verschil uitmaakt hoever het verwaait en hoeveel er dan nog ergens terecht komt. Daar zullen we naar moeten kijken. Dat zal meegewogen moeten worden, ja. Maar

nogmaals, dat moet ook worden afgezet tegen de hoeveelheid brandstof die het dan weer extra kost om langer te varen en mogelijke andere aspecten die ik misschien niet eens kan overzien. Daar zal goed naar moeten worden gekeken.

De voorzitter:

Daarmee komen we aan het einde van blokje één. Ik wil alle collega's toch meegeven dat ik u nu alle ruimte heb gegeven. We kunnen twee dingen doen. We kunnen die ruimte nu nog nemen in de eerste termijn, maar dat betekent dat de tweede termijn heel erg beperkt wordt. Of we moeten het nu met elkaar in de komende twee blokken heel erg kort en bondig houden. Dan kunnen we nog een tweede termijn doen. Ik geef dat u allen mee.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter, een punt van orde. Wij hebben afspraken met elkaar over hoeveel interrupties we kunnen doen. Als wij meer tijd nodig hebben, dan moet de tweede termijn dus misschien op een ander moment, maar we gaan het debat gewoon voeren zoals we het voeren.

De voorzitter:

Een tweede termijn op een ander moment kan zeker, mevrouw Kröger, maar ik wil u er in ieder geval op wijzen dat de vergadering hier om 13.00 uur door mij wordt gesloten. Of u dan klaar bent of niet, dat is aan u. De Minister, voor blok nummer twee.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik zal proberen om ook compact te antwoorden. Bij de vragen over de ontgassingsinstallatie hebben we het over het varend ontgassen. Er zijn al enkele installaties in bedrijf en er zijn er ook nog wat in voorbereiding. Heel concreet zijn er nu drie. Dat gaat over de verdampingsinstallaties in Rotterdam, bij ATM Moerdijk en in Terneuzen. En er zijn er drie mobiel. De verwachting is dat in de eerste fase vooral ingezet zal worden op dedicated varen, waar mevrouw Postma ook al vragen over heeft gesteld. Want dat is natuurlijk de makkelijkste oplossing. Als je het op zo'n manier kunt doen dat je voortdurend dezelfde lading in het schip hebt, hoef je überhaupt niet te ontgassen. Dat is natuurlijk voor iedereen de voordeligste manier. Als dat niet kan, dan zijn er nu dus een aantal. Als er ondernemers zijn die kansen zien om al dan niet mobiele installaties of vaste dampverwerkingsinstallaties hiervoor beschikbaar te hebben, dan is het natuurlijk aan de provincies en de omgevingsdiensten om de vergunningen daarvoor te verlenen enzovoort, zodat dat ook snel los kan komen.

Over de faciliteiten aan de wal heb ik dus eigenlijk al iets gezegd. De belangrijkste hobbels zat 'm natuurlijk in de vergunningverlening, want het ging om de vraag of die damp afval is of niet of dat je die als hergebruik mag zien. Dat was een reuze ingewikkelde hobbels, die ik gelukkig samen met collega van Veldhoven heb kunnen nemen, waardoor we nu dus ook gebruik kunnen maken van die dampverwerkingsinstallaties en zo. Dat is heel lang een hiccup geweest, want als het afval is, dan val je weer onder meer ingewikkelde regelgeving, waardoor eigenlijk niemand er zin in had om eraan te beginnen. Ik denk dat we daar dus nu een hele belangrijke stap hebben gezet. Wie doet dat nu eigenlijk, de overheid of de markt? Ik geloof dat het mevrouw Van Esch was, die dat vroeg. Wij stimuleren het natuurlijk wel; je wilt de oprichting van die installaties faciliteren. Maar, nogmaals, ik denk dat vooral ook door de bedrijven zelf op dat dedicated varen zal worden ingezet. We hebben goede hoop dat dat nu ook door private ondernemingen voortvarend opgepakt wordt. Dus de voorbereiding ligt op schema; het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit zal begin volgend jaar ook naar u worden toegestuurd. Dan moet het nog

geratificeerd worden door Duitsland en Zwitserland. De verwachting is dat dat eind komende jaar, dus eind 2020, zal gebeuren. Dan kunnen we het in Nederland dus ook echt implementeren, dus de eerste fase van die motorbrandstoffen zal dan in werking treden. Wij hebben niet aan een touwtje wanneer zij het gaan ratificeren. We spreken ze daar natuurlijk wel op aan, maar zij moeten dat ook in hun wetgeving opnemen.

Met de provincies hebben we goede afspraken gemaakt in de Taskforce Varend Ontgassen, over wat ik net zei, de onduidelijkheden en ingewikkelheden met die vergunningverlening. Daar heb ik u ook over geïnformeerd, in antwoord op de vragen van de heer Dijkstra van vorige week. De thema-actie heeft ook relevante informatie opgeleverd. Ik weet niet of u dat al heeft kunnen lezen; ik heb het u gisteren toegestuurd. Maar met de e-noses mogen we heel blij zijn, dat we die moderne technieken hebben. We zijn niet blij met wat ze aantreffen, want het laat maar weer zien dat het echt nodig is, omdat er toch overtredingen zijn geconstateerd. Maar waar je je voorheen dus moest verlaten op het op heterdaad betrappen, wat echt ingewikkeld was, zien we nu dat we met de nieuwe technieken van de e-noses en de drone die we in kunnen zetten ook echt vorm en inhoud kunnen geven aan die handhaving. Ik denk dat dat een hele belangrijke stap vooruit is. Dus die pilot ten aanzien van de handhaving heeft meteen laten zien dat we daar ook echt lik-op-stukbeleid van kunnen maken.

Het bespoedigen van de ratificatie in andere landen zou ik graag doen, maar ik kan ze niet dwingen. Over de handhaving heb ik ook al het nodige gezegd. Op dit moment is inderdaad alleen het ADN van kracht. Dat kent een verbod, zoals mevrouw Van Esch ook al aangaf, voor het ontgassen in dichtbevolkte gebieden en in de nabijheid van bruggen en sluizen. Het ADN-verdrag bepaalt dat op andere plaatsen wel varend ontgast kan worden. De ILT ziet daar ook op toe en zal processen-verbaal opmaken. Er was ook de vraag of er in Natura 2000-gebieden wel of niet mag worden ontgast. Op dit moment is het ADN van toepassing en dat kent alleen een verbod op ontgassen van bepaalde stoffen in die dichtbevolkte gebieden en in de nabijheid van bruggen en sluizen. Op andere plaatsen mag het wel, dus het staat los van de Natura 2000-gebieden. En we werken dus aan het verbod op varend ontgassen in heel Nederland, door die implementatie van de CDNI per 1 januari 2021. Dus tot die tijd zitten we met dichtbevolkte gebieden, bruggen en sluizen. Bij de thema-actie is daar dus ook vanuit gegaan.

Dan de stand van zaken van het onderzoek naar de kegelligplaatsen. Op dit moment heeft RWS 77 kegelligplaatsen in beheer. Het onderzoek is deze zomer afgerond en besproken in de Taskforce. Dat rapport is inderdaad nu ook samen met de verzamelbrief voor dit AO verstuurd. De essentie van het rapport is dat bij sluizen de grootste behoefte aan die kegelligplaatsen zal ontstaan, en inmiddels zijn er ook gesprekken gaande met de vaarwegbeheerders over een mogelijke aanpassing van protocollen voor het mogelijk samen liggen van kegelligplaatsen en niet-kegelligplaatsen. Dus daar voeren we op dit moment gesprekken over. Ik onderschrijf het belang van die ligplaatsen zeer. De heer Laçin had er ook nog wat andere vragen over: wat doe je nou aan het tekort, ook bij andere overheden die ligplaatsen hebben? Daarom lopen er ook verschillende studies in het MIRT om de bekende ligplaatstekorten aan te pakken. Op de Waal is recent de haven bij Tuindorp vernieuwd en is een extra haven voorzien. Op de Merwedede wordt binnenkort een aantal ligplaatsen in Gorinchem uitgebreid. Op de IJssel is uitbreiding van ligplaatsen voorzien. De afgelopen jaren zijn er al meerdere ligplaatsen opgeleverd op de Maas, bij Lemmer, op de Schelde-Rijnverbinding en op het Amsterdam-Rijnkanaal. Op basis van een NMCA wordt steeds bezien wanneer er nog extra ligplaatsen nodig zijn. Dat kan helaas niet allemaal tegelijk.

Voor de ligplaatsen bij andere overheden kan ik alleen maar aandacht vragen. Daar gaan we natuurlijk niet zelf over. We stimuleren wel andere overheden om hun ligplaatsen toe te voegen aan het BLIS, dat we daarvoor hebben.

Voorzitter. Dan kom ik op de technische eisen voor de kleine binnenvaartschepen. Ik hoor u vragen of ik hiermee een blokje heb afgesloten. Nee, dit was één blok waar een aantal binnenvaartonderwerpen in zitten. Zo hadden we het dacht ik afgesproken.

Er is mij gevraagd of ik al een reactie heb gehad op de brief aan de collega's van de CCR-landen. Eind november heeft een eerste bespreking plaatsgevonden in een technische werkgroep van de CCR. De delegaties hadden daarbij nog geen standpunt meegekregen van hun bewindspersonen. Ik ga mijn collega's komende week bij de Transportraad hierover spreken. Ik wil dat niet alleen doen in de vorm van bilaterale gesprekken met de collega's van de CCR-landen, maar dit ook bespreken bij het blokje «any other business» aan het einde van de vergadering van de Transportraad. Ik wil dat daar ook gewoon plenair aan de orde stellen en daar het pleidooi eigenlijk herhalen. Dat gesprek in de CCR zal worden voortgezet nadat we dan ook de standpunten van de bewindspersonen van de andere landen hebben.

Op nationaal niveau gaat ook het werk in de werkgroep hardheidsclausule door. Er komt een volgende bijeenkomst begin december. Het is de bedoeling dat de brancheorganisaties dan een gezamenlijke oproep aan schippers publiceren om gebruik te maken van die hardheidsclausule, uiteraard als ze daarvoor in aanmerking denken te komen. Er wordt ook hard gewerkt aan een versimpelde indiening van een aanvraag bij de ILT. We gaan dus proberen om daar iets werkbaars van te maken, precies zoals de heer Laçin al heel vaak heeft gevraagd.

De heer Schonis en ook de heer Dijkstra hebben nog aandacht gevraagd voor de green deal. Hoe krijg je die nou echt ook binnen de binnenvaart een stap verder? Die subsidieregeling van 15 miljoen kunnen we naar verwachting half 2020 openstellen. We zullen er alles aan doen om dat nog te bespoedigen. We zijn ook met het EICB bezig om een energielabel voor binnenvaartschepen te ontwikkelen, wat natuurlijk ook een stimulans kan zijn en waarmee je verladers ook weer kunt stimuleren om daarnaar te kijken in het kader van hun maatschappelijk verantwoord ondernemerschap. Voor de rest kent u alle acties in de green deal. Waar ik die kan bespoedigen, bijvoorbeeld in het kader van stikstof, zal ik dat ook graag doen, zoals ik net al aangegeven heb.

Er zijn in het kader van de subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart ook al een aantal calls geweest, waarbij inmiddels negentien projecten zijn gestart. Daar zijn er twee bij met varen op elektriciteit en brandstofefficiënter varen. De overige zeventien zijn gericht op de uitvoering van innovaties en directe toepassing aan boord. Er zitten er ook een aantal bij in het kader van elektriciteit. Varen met het gebruik van accu's komt bijvoorbeeld vaak voor, en ook opslag van overtollige elektriciteit. Er zijn een aantal projecten met waterstof. Er zijn twee projecten over de inbouw van schonere motoren. Er is een project dat als doel heeft om een schip om te bouwen naar een methanol aandrijving. Er zijn nog een aantal projecten die meer met logistiek of het omgaan met warmte-efficiëntie te maken hebben. Er loopt dus wel het een en ander. De heer Schonis vraagt welke kansen ik zie om de verladers die onrendabele top te laten financieren. Ik heb onlangs contact gehad met Eurocommissaris Timmermans en ik heb hem ook uitdrukkelijk gevraagd om bij zijn aanpak, zijn green deal op Europees niveau, uitdrukkelijk ook de binnenvaart mee te nemen. Het is natuurlijk niet voor alle landen relevant, maar hij heeft aangegeven dat hij zeker ook op dat vlak ambitieus is en dan zou het natuurlijk ook helpen als er Europese onderzoeksgelden of mogelijk subsidiestromen beschikbaar zouden kunnen komen. Als we het over de verladers hebben, wil bijvoorbeeld

evofenedex met haar leden een convenant duurzame binnenvaart opstellen, waarin dan ook zou worden afgesproken op welke wijze de verladers kunnen bijdragen aan de vergroening. Verladersorganisaties zijn ook bereid om hun leden te ondersteunen bij de overstap van vervoer over de weg naar vervoer over het water.

De heer Dijkstra vroeg nog heel algemeen wat de Minister nu eigenlijk doet voor de algemene continuïteit van de binnenvaart. Ik probeer het overall waar ik kom voor het voetlicht te brengen. Ook in het kader van het MIRT hebben we er vorige week over gesproken. Als onderdeel van de «Minder Hinder»-aanpak vraag ik niet alleen aandacht – dat heb ik in al die bestuurlijke overleggen ook weer gedaan – voor het anders inzetten van het personenvervoer, van een dagje thuiswerken tot later naar het werk enzovoorts, maar vraag ik ook nadrukkelijk aandacht voor het goederenspoor. Dan benadrukken we iedere keer weer dat ook grote bouwprojecten of ingewikkelde wegwerkzaamheden voor verladers het momentum kunnen betekenen om de binnenvaart eens als alternatief te gaan gebruiken, om op die manier het wegennet te ontlasten. Ook in de gesprekken in het kader van de «Minder Hinder»-aanpak proberen we dit voor het voetlicht te brengen.

We zijn natuurlijk bezig met de onderhoudsimpuls. Er is 100 miljoen extra naar voren gehaald. Lost dat ineens alle problemen op? Nee, maar we weten dat er ook maar een beperkt aantal mensen in de markt beschikbaar is om die projecten uit te voeren. Ten aanzien van stikstof heb ik ook mijn uiterste best gedaan om ervoor te zorgen dat beheer en onderhoud wel voor elkaar komen. We moeten het allemaal nog in de noodwet formaliseren, maar dat ziet er goed uit. Dan kunnen we er ook voor zorgen dat deze projecten, die zo keihard nodig zijn, gewoon volgens schema door zullen kunnen gaan.

Je kunt over de binnenvaart dagenlang blijven praten, maar ik geloof dat ik het voor nu maar even hierbij moet laten.

De voorzitter:

Einde van het blokje. Ik kijk even wie er een vraag wil stellen. Ik had de heer Laçin als eerste genoteerd, dan mevrouw Van Esch en dan mevrouw Postma. We beginnen met de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het risico van zo'n breed vak, zeg maar, is dat ik nu ook heel veel interrupties zou willen doen, maar ik probeer het te beperken. Ik begin bij het varende ontgassen. Ik hoor de Minister nu tussen neus en lippen door zeggen: het verdrag wordt eind 2020 geratificeerd; ik heb dat niet in de hand. Volgens mij hebben wij in deze commissie eerder afgesproken of in ieder geval besproken dat die eind 2019, begin 2020 wordt geratificeerd en dat daarna, zes maanden later, het landelijke verbod ingaat, dus 1 juli 2020. Nu hoor ik de Minister tussen neus en lippen door zeggen: we hebben een jaar vertraging. Dat lijkt mij geen goede zaak. Kan de Minister toelichten of daarmee ook het landelijk verbod een jaar is uitgesteld? Dan ga ik mij namelijk wel erg zorgen maken.

De voorzitter:

Duidelijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wilde aangeven dat er verschil is tussen Nederland en de andere landen. Bij ons ligt de boel op schema, maar voordat je dat verdrag overall mag handhaven, moeten alle landen het geratificeerd hebben. Duitsland en Zwitserland hebben dat nog niet zo snel voor elkaar. Ik kan bij de collega's blijven pleiten voor spoed, spoed, spoed en herhalen: jullie moeten dat ook in jullie parlementen afhechten. Maar ik kan ze daar niet toe dwingen.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

De Minister kan ze niet dwingen, dat begrijp ik, alleen wil ik daar dan wel tegenoverstellen dat wij ook niet eindeloos op ze gaan wachten. Laten wij dan in afwachting van hun ratificatie zeggen: bij ons gaat die gewoon 1 juli 2020 in, of het liefst nog eerder natuurlijk. Laat dat helder zijn, bij ons gaat die gewoon in, want wij treffen alle voorbereidingen, wij doen alles goed, wij liggen op schema, wij willen dat varend ontgassen met z'n allen niet, de hele sector wil er vanaf, de politiek wil er vanaf.

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Laçin (SP):

Dat we niet op Duitsland en Zwitserland gaan wachten. Kan de Minister bevestigen dat het landelijk verbod op varend ontgassen zo snel mogelijk, uiterlijk 1 juli 2020 ingaat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet in hoeverre ik de wet- en regelgeving rondom verdragen naast me neer kan leggen. Laat ik zeggen dat wij er alles aan zullen doen om te zorgen dat we het in Nederland wel kunnen verbieden. Ik heb u net al een brief toegezegd op een ander punt, laat ik dan ook hiervan nog even de mogelijkheden en onmogelijkheden voor u op een rijtje zetten. Mijn inzet is om het zo snel mogelijk helemaal verboden te krijgen, overal, en we gaan dus ook op de oude voet door met de handhaving zoals de ILT dat ook deed in de eerste toezichtactie.

De voorzitter:

Nog een vervolgvraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, voorzitter, ik ga gewoon mijn interrupties in één keer opmaken. Dan bent u van mij af. Mijn vraag verlegt zich dan even naar de uitspraak van de rechter in de rechtszaak over het ontgassen aan de Lek. Daarin heeft de rechter gezegd: Omgevingsdienst Midden-Holland, u moet gaan handhaven; de bewoners hebben gelijk. Gedeputeerde staten hebben nu afgezien van het hoger beroep, maar zeggen wel: we gaan op dezelfde voet door als we altijd hebben gedaan. Dat kan natuurlijk niet. Als een rechter zegt: u moet gaan handhaven, de bewoners hebben gelijk, dan kan er gehandhaafd worden. Ook de rechter zegt dat. Genoemd is ook het voorbeeld van die Tsjechische tanker die een boete heeft gekregen eind september. Wat gaat deze Minister nu doen in de aanloop naar het landelijk verbod in 2020? Hoe gaat zij bewerkstelligen dat er vanaf vandaag of morgen gewoon gehandhaafd gaat worden zoals dat ook in deze twee voorbeelden is gedaan of gedaan moet worden?

De voorzitter:

Uw vraag is helder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp de bedoeling van de heer Laçin heel goed. De omgevingsdiensten hebben niet de bevoegdheid om op onze rivieren te handhaven. Daar zit hem dan ook weer een verschil in qua bevoegdheden. Maar nogmaals, de ILT-actie heeft laten zien dat het ook echt nodig is. We hebben samen met de provincies, die over de omgevingsdiensten gaan, goede afspraken gemaakt. Dan is het misschien ook nuttig om in de brief die we toch al gaan sturen, mee te nemen hoe het vervolg er nu uitziet.

Dat lijkt mij het belangrijkste. Wat is in dezen onze verdere inzet, samen met de provincies en met de omgevingsdiensten, na deze eerste actie van de ILT? Het precieze geval van de Tsjechische casus zal er één geweest zijn waarin ze op heterdaad betrapt zijn. Dat is een beetje afhankelijk van toeval. Maar hoe we met dat toezicht om zullen gaan, samen met de provincies, lijkt mij goed om nog even voor u op een rijtje te zetten.

De **voorzitter**:

De laatste interruptie van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil dit punt afsluiten met te zeggen dat ik de Minister wil uitnodigen om heel goed naar die uitspraken van de rechter te kijken en naar dat Tsjechische voorbeeld, want handhaven kán. De Minister stuurt de ILT aan. Die zijn onafhankelijk en doen hun eigen werk, maar Minister, praat met ze, zodat er gewoon gehandhaafd kan worden.

Mijn laatste interruptie gaat over de kleine binnenvaart. Dat was het laatste stukje. Ik begon met complimenten, die zijn schaars bij mij, dat weet de Minister ook. Alleen na het antwoord ga ik mij toch wat meer zorgen maken, want ik hoor de Minister vooral praten over meer gebruikmaken van de huidige hardheidsclausule. Ik hoor haar zeggen: we zijn bij elkaar gekomen, maar we hebben nog geen standpunten, dat gaan we hopelijk in de Transportraad wel meemaken. De Transportraad vindt aanstaande maandag en dinsdag plaats, zeg ik uit mijn hoofd, of zondag en maandag, dat weet ik niet. Ik wil deze Minister echt aansporen om ervoor te zorgen dat daar echt standpunten uitgewisseld worden. Als daar niet uitkomt wat wij willen, dan vraag ik de Minister om met de ILT in gesprek te gaan, want andere landen handhaven al niet op die geluidseisen. Dat weten we ook van eerdere voorbeelden. Ik wil dat deze Minister tegen de ILT gaat zeggen: jongens, wees coulant, andere landen handhaven ook niet. Daar zullen onze binnenvaartschippers geen probleem mee hebben, dus laten we ervoor zorgen dat ze hier ook kunnen doorvaren en dat we ze ook laten zien dat we ze keihard nodig hebben. Kan de Minister daarop reageren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Eerst over de ILT, het eerste punt van dat varend ontgassen. De ILT is zelf ook wel onder de indruk van wat ze hebben aangetroffen in die eerste toezichtactie. ILT hanteert, zoals u weet, een risicogerichte aanpak. Hier blijkt dus echt uit dat het nodig is. Dan ben ik er ook van overtuigd dat de ILT hier voortvarend verder mee aan de slag zal gaan, want het risico is er. Dan de kleine binnenvaart, de CCR-eisen. Ook daarvoor geldt dat ik de collega's heb geschreven, maar daar nog niet echt reacties op heb gekregen. Bij die CCR-commissievergadering was in elk geval, als ze al een standpunt hebben, dat nog niet ambtelijk doorgekomen. Ik ga dat daarom maandag nog een keer plenair aan de orde stellen en ik ga natuurlijk ook wel in de wandelgangen proberen zo veel mogelijk collega's hier rechtstreeks op te bevragen, zodat ze ook wel een standpunt móéten innemen. Dus ik ga dat echt op korte termijn proberen duidelijk te krijgen.

Ten aanzien van die hardheidsclausule: dat is weer een ander traject. Dat staat op zich los van het feit dat wij proberen om een praktische invoering bij de ILT mogelijk te maken. De ILT wil daar ook aan meewerken. We hopen natuurlijk ook dat mensen hiervan gebruik gaan maken, zodat we samen met hen kunnen kijken hoe we dit praktisch invulling kunnen gaan geven. Ik heb het al eerder gezegd, ik ben het met u eens dat de huidige hardheidsclausule totaal onwerkbaar is. Dan kun je hem net zo goed niet opschrijven.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Als ik het goed heb, heb ik de vraag over de kritiek van de provincie Zeeland gemist in de beantwoording. Ik ben benieuwd of u daar nog op wil gaan. Dat is mijn eerste punt. U zegt dat het op grond van het ADN-verdrag mogelijk is om in Natura 2000-gebieden te ontgassen. Ik ben benieuwd of u gekeken heeft of het vanuit Natura 2000-wetgeving kan. Dat is natuurlijk de andere kant. Als u dat niet heeft gedaan, vraag ik u om toe te zeggen om daar alsnog naar te kijken. Bij ons bestaat er wel degelijk twijfel of je dit op grond van Natura 2000-wetgeving zou kunnen doen in deze Natura 2000-gebieden. Wij hebben daar graag wat meer duidelijkheid over.

Nog een laatste punt, en daarbij sluit ik aan bij de SP-collega. U zegt dat het CDNI-verdrag vanaf 2020 ingaat. U heeft vaker aangegeven dat het gefaseerd wordt ingevoerd. In de brieven werd eerst 2023 genoemd als uiterste invoerdatum. Daarna werd het 2024. Ondanks het feit dat wij 2024 echt te laat vinden, willen wij zeker weten of de datum van 2024 niet gaat verschuiven als Duitsland en Zwitserland vertragen. Verschuiving zou wat ons betreft absoluut niet het geval moeten zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik constateer dat u nu drie of vier vragen in één interruptie doet.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dan ben ik door mijn interrupties heen.

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

We delen hetzelfde doel. Ik wil het zo snel mogelijk verboden hebben en ik wil ook een goede handhaving. Op de specifieke vraag of het op grond van Natura 2000-wetgeving kan, moet ik het antwoord even schuldig blijven. Ik begrijp dat u daarover helderheid wilt hebben; dat wil ik zelf ook, nu u deze vraag heeft gesteld. Ik zal in dezelfde brief uiteenzetten hoe dat zit. We moeten even nagaan hoe dat in de praktijk in elkaar zit. De andere vraag ben ik even kwijt.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Zeeland.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

O ja, Zeeland. Ik begrijp heel goed dat Zeeland niet het ontgassingsland wil worden. Daar moeten we gewoon goed naar kijken. We moesten natuurlijk een onderscheid maken tussen dichtbevolkt en niet-dichtbevolkt. Als je dat onderscheid niet maakt, kan je niks. We zullen Zeeland uitdrukkelijk betrekken bij de uitwerking van de handhaving. Ik denk dat het belangrijk is dat er in Terneuzen een mogelijkheid is om te ontgassen. Iedereen ziet het nu ook aankomen. Dedicated varen zal daar de meest praktische oplossing zijn. We zullen zeker met Zeeland nagaan of er voor hen iets werkbaars uitkomt, zodat ze niet het afvoerputje worden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Mijn interruptie gaat over de ligplaatsen. Het CDA heeft daar ook aandacht voor gevraagd tijdens de begrotingsbehandeling. Ik hoorde een hele lijst van ligplaatsen langskomen. Een van de belangrijkste vragen daarbij is of je daar wel langer kunt liggen, dus niet gemaximeerd op drie dagen. Wat voor kwaliteit hebben die ligplaatsen?

Een andere vraag, ook in relatie tot ligplaatsen, is de volgende. In bijvoorbeeld Rotterdam zien we opeens een groot schip aanmeren waar studentenwoningen in komen. Dat is natuurlijk hartstikke mooi, maar ik krijg elke keer het gevoel dat de binnenvaart een beetje het ondergeschoven kindje van de haven aan het worden is, en dat mag niet de bedoeling zijn. Kan de Minister de gesprekken voeren met een proactieve enthousiaste houding, om het zo te zeggen, en weer opkomen voor de ligplaats voor de binnenvaartschipper?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is mij uit het hart gegrepen, want we hebben in het Amsterdamse ook discussie gehad over de belangen van de scheepvaart versus de woningbouw. Je ziet dat op meerdere plekken. Het voorbeeld dat u noemt zal ik graag nog eens aan de orde stellen. Het kan niet zo zijn dat wij ons uiterste best doen om overal ligplaatsen met voldoende kwaliteit aan te leggen en gemeenten vervolgens bij wijze van spreken hun snor drukken en bestaande ligplaatsen weg laten vallen. Dat gesprek ga ik dus graag aan. Ik denk dat we dit ook in VNG-verband een keer zullen aankaarten. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens kan daar ook een rol in spelen door eens een brandbrief te sturen naar al die gemeentes, zo van «let op, dit is er aan de hand». Dat zal ik graag oppakken.

Wat voldoende kwaliteit van de ligplaatsen betreft: natuurlijk moet die goed geregeld zijn. De termijn dat je er mag liggen, is een wat lastigere afweging, want je wilt ook wel dat mensen er niet al te lang liggen. Het is natuurlijk bedoeld voor de binnenvaart. Normaal gesproken ligt men daar niet heel lang. Je wilt juist dat men door blijft varen. Als er sprake is van ziekte en dat soort zaken, moet er natuurlijk een uitzondering mogelijk zijn. Maar die kan ook gemaakt worden. Daar moeten we wel een goede middenweg in vinden, want je kunt niet zeggen: gaat u daar maar net zo lang liggen als u wilt. Dat is niet de bedoeling.

De voorzitter:

Een hele korte vervolgvraag van mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

We kennen natuurlijk de zondagsrust, die belangrijk is, maar de rust kan nog wat langer duren. Zou de Minister in gesprek willen gaan met de binnenvaart om te kijken wat een maximale termijn is? Hoe kunnen we een en ander oplossen, zodat we een werkbare situatie hebben, ook in het geval van vakanties en net iets langer ergens liggen zonder dat er een stremming komt? We krijgen echt signalen van de binnenvaart dat dit een grote hobbel is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan stel ik voor dat we dat nog even een keer terugleggen bij alle binnenvaartorganisaties: voldoet de huidige regelgeving wel of niet en, zo niet, wat is dan een verbetering waar iedereen achter kan staan?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vraag over de green deal. Ik heb de Minister horen zeggen dat ze met evofenedex in gesprek gaat over de verduurzamingsopgave voor de binnenvaart. Ze had het ook

over convenanten. Dat is op zich natuurlijk prima, maar het zijn wel vrijwillige afspraken. Is de Minister ook bereid om te kijken of een wat meer sturend karakter mogelijk is? De sector zelf heeft geen investeringsruimte, omdat de marges te veel onder druk staan wegens overcapaciteit. Banken en investeerders stappen daarom ook niet in. We hebben wel een urgente opgave, want als we nu niet investeren, is de vloot in 2050 zeker niet verduurzaamd. Ik ben wel benieuwd hoe de Minister dat dan ziet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar is Nederland ook proactief mee bezig. Binnen CCR-verband loopt er een onderzoek naar financiering. Dat is op Nederlands initiatief gebeurd. Dat onderzoek gaat ook over de vraag hoe je verduurzaming in gezamenlijkheid kunt bekostigen. We hebben de banken wel aan boord in de green deal, maar een bank is nog geen filantropische instelling geworden. Ook al zijn ze aan boord, ze blijven wel degelijk zakelijk. We kijken of we een verduurzamingsfonds kunnen oprichten. Ik heb ook wel een beetje hoop op Eurocommissaris Timmermans en de nieuwe Transportcommissaris Vălean. Misschien kunnen zij in Europees verband in het kader van verduurzaming iets mogelijk maken voor de binnenvaart. Ik vind dat ze eigenlijk naar alle modaliteiten zouden moeten kijken. Beide zaken proberen we in de lucht te houden.

De voorzitter:

De heer Schonis voor een vervolgvraag.

De heer **Schonis** (D66):

Een vervolgvraag.

De voorzitter:

Dit is ook uw laatste.

De heer **Schonis** (D66):

Tevens laatste, dat komt goed uit. U sprak over de havenvisie die eraan komt. Ik ben benieuwd wanneer die dan komt. Verwachten we die binnen nu en een kwartaal? Dat zou wel mooi zijn. Zit bijvoorbeeld walstroom – u noemde dat niet alleen als een van de verduurzamingsmaatregelen, maar ook in het kader van stikstof, als een van de maatregelen die u aan Remkes mee wil geven – ook in de havenvisie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De eerste vraag: binnen een kwartaal? Het is zeker de bedoeling dat u binnen een kwartaal de havenvisie krijgt. Het is natuurlijk een concept, want uiteindelijk moet u er ook iets van vinden. Maar er wordt heel hard aan gewerkt en er worden ook goede vorderingen gemaakt. Er zal zeker ook een paragraaf over verduurzaming en de energietransitie in de havens in staan. We kijken daarbij naar het hele systeem. Ik noemde al het voorbeeld van integraal riviermanagement. Als we een harde laag bij Nijmegen niet oplossen en de Rijn in Duitsland niet meer bevaarbaar is, enzovoort, dan is de containercongestie in de haven snel opgelost, maar dan krijgen we een groot probleem op de weg. Er wordt nadrukkelijk naar verduurzaming gekeken. Overigens breng ik even in herinnering dat er ten aanzien van de Tweede Maasvlakte afspraken zijn gemaakt over de modal split. Men zag al bij de aanleg in dat alles wat die aan nieuwe lading genereerde nooit alleen over de weg verwerkt zou kunnen worden. Niet alleen het water maar nadrukkelijk ook het spoor zal hierin een rol moeten spelen. Anders red je het gewoon niet op termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat brengt u aan het einde van het tweede blokje. Dan gaan we snel naar het derde blokje.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan hebben we nog OSPAR en het achterlaten van fundamenteën van olieplatforms. We hebben daar extra onderzoek naar laten doen door een Deense universiteit, zodat niemand enige betrokkenheid had. Dat advies hebben we opgevolgd. Mevrouw Kröger vroeg of ik het breed oppak. Ja, dat is de bestendige lijn. We vragen niet alleen aan het VK om de rommel op te ruimen, maar aan alle oliemaatschappijen. Ik ben wel van plan om die lijn door te zetten.

Volgens mij was er nog meer gevraagd over OSPAR, maar die vragen kom ik niet zo gauw tegen. We maken dit blokje toch af, dus als ik nog meer tegenkom, komt dat vanzelf.

De heer Van Aalst heeft een vraag gesteld over de vlootvervangings van de Rijksrederij. We moeten leren van lessen uit het verleden. Dat is inderdaad een proces waarin room for improvement zat; dat kunnen we ruiterlijk toegeven. De komende periode zullen we uitdrukkelijk kijken hoe we omgaan met het multi-purpose-vesselconcept. Dat doe ik samen met Rijkswaterstaat. Vragen we niet naar een schip met vijf poten, heb ik de mensen van Rijkswaterstaat gevraagd. We kunnen niet een Ferrari bestellen waarvan je verwacht dat je er ook fijn boodschappen mee kunt doen. Het moet wel allemaal samen kunnen gaan. Die problematiek hebben we goed op het netvlies. We hebben nu geborgd dat we onderzoek van bijvoorbeeld MARIN zullen aanvragen. De bedoeling is om nog voor het eind van het jaar – misschien lukt het nog voor het kerst-reces, maar anders uiterlijk januari – de Kamer te informeren hoe we met het vlootvervangingsprogramma door willen gaan.

De heer Laçin had het over ZEMBLA: Nederland laat in India schepen ontmantelen. In de EU is de Europese Verordening Scheepsrecycling van toepassing. Schepen onder een Europese vlag mogen alleen worden gerecycled door werven op de Europese lijst. Daar gelden strenge normen voor. Als je dat probleem mondiaal wilt aanpakken, kan dat alleen op mondiaal niveau. Daarom heeft Nederland begin dit jaar het Verdrag van Hongkong geratificeerd, waarin dat geregeld moet worden. Dan is het weer aan andere landen om dat ook allemaal te ratificeren.

De heer Dijkstra heeft vragen gesteld over de onderhoudssector van de cruiseschepen. Hoe staat het daar precies mee? Er is een oplossing voorhanden om tegemoet te komen aan de wens om buitenlands personeel van buiten de EU voor korte tijd en zonder tewerkstellingsvergunning in te kunnen zetten bij de werkzaamheden aan een cruiseschip in Nederland. Daar hebben we een oplossing voor kunnen vinden. Minister Koolmees en ik hebben dat ook toegelicht in de brief van 14 oktober. De sector heeft ook aangegeven met deze oplossing uit de voeten te kunnen. Ik heb dus goede hoop dat cruisereederijen Nederland niet langer zullen vermijden.

Wat betreft nog resterende punten rondom minimumloon, los hiervan: die gesprekken lopen nog. De vakbonden zitten aan tafel. Het is wel een beetje gek dat ik ga herhalen wat de heer Laçin straks zei, maar we laten de bonden gewoon hun werk doen. Collega Koolmees geeft aan dat het nog wat tijd vraagt, maar dat er wel een oplossing in zicht lijkt.

Hoe zit het met de schadeafhandeling van het opruimen van de olie lekkage door de Bow Jubal in Rotterdam? Iedereen herinnert zich de zwarte zwanen nog, maar dan niet natuurlijk zwarte zwanen. Er loopt een hoger beroep bij het gerechtshof Den Haag over de beperkte aansprakelijkheid van de eigenaar van de Bow Jubal. Zodra daarover duidelijkheid is, zal ik u informeren, maar we moeten het hoger beroep gewoon afwachten. De OVV doet ook nog onderzoek naar de toedracht van dit ongeval. Dat onderzoek is nog niet afgerond. Zodra dat OVV-onderzoek er is, komt dat uiteraard uw kant op. Dan kunnen we kijken of daar eventueel nog maatregelen uit volgen.

Mevrouw Postma heeft vragen gesteld over de promotie van de Nederlandse vlag en de dienstverlening van de ILT. Het registreren zou sneller

moeten. De ILT hanteert het principe dat binnen 24 uur het invlaggen geregeld moet kunnen zijn. Bij de start van de promotie van de Nederlandse vlag, waar ik onlangs de aftrap voor mocht geven, hebben we kunnen constateren dat het nu ook in het Engels kan. Het was redelijk archaisch dat je alleen met Nederlandse formulieren kon werken in zo'n mondiale business. Die stap is nu dus ook gezet. Het is echt de bedoeling om de dienstverlening de komende jaren nog verder te verbeteren en procedures verder te vereenvoudigen. Ook wordt gewerkt aan een verdere automatisering van de afhandeling. Juist nu we er mensen op hebben gezet om de Nederlandse vlag actief te acquireren, zullen we wat we tegenkomen aan klachten en knelpunten zo snel mogelijk verbeteren. Ik kom op de KNRM en de bergers. Ik zou graag hebben gewild dat we het daar nu niet over hadden hoeven hebben, want als Kamer heeft u mij een jaar geleden opgeroepen om nog eens te proberen een oplossing te vinden met de commerciële bergers en de KNRM. Er hebben verschillende werkbezoeken en overleggen plaatsgevonden. De partijen hebben ook met elkaar aan tafel gezeten om samen verschillende casussen uit de praktijk door te spreken. Op basis van die gesprekken van de afgelopen weken heb ik goede hoop dat we nu wel tot afspraken kunnen komen voor de kortere en langere termijn. Ik heb nog steeds het streven om u daar voor het einde van het jaar te informeren over de verdere ontwikkelingen. Maar het is ingewikkeld. Ik geloof dat mevrouw Postma het voorbeeld noemde van de verhuurbedrijven die zeggen «u moet en u zal de KNRM bellen». Dat zijn wel complicaties als er gered of geborgen moet worden. U zegt allemaal altijd «de redders redden en de bergers bergen», maar het gaat dan net om dat grijze vlak daartussen. Dan kan het natuurlijk niet zijn dat erin staat: als u zonder brandstof komt te zitten, bent u toch verplicht om de KNRM te bellen als er geen noodsituatie is. Die dingen moeten nog goed uitonderhandeld worden en daar moeten goede afspraken over komen. Maar het is en blijft ingewikkeld. De contracten spelen daarbij een rol. De Kustwacht is daar uiteraard ook bij betrokken, want die hebben hierin vaak een eerste signaleringsrol. Zelfs de HISWA is erbij betrokken. Ik hoop dat we met vereende krachten toch een keer tot goede afspraken hierover kunnen komen.

Dan iets heel anders en ook wel iets heel ernstigs, dat de heer Schonis heeft aangedragen: de agressie richting de mensen van de KNRM, die nota bene vrijwilliger zijn. Je wilt helemaal niets tolereren als het gaat om agressie tegen hulpverleners, maar in het geval van vrijwilligers vraag je je af waar die mensen mee bezig zijn als iemand zijn kostbare vrije tijd opoffert om jou uit een benarde situatie te redden en je je dan niet weet te gedragen. Ik vind dat echt idioot. Ik zal specifiek voor dit punt aandacht vragen bij de collega van JenV en ik zal vragen of hij het met mij eens is – ik kan me niet anders voorstellen dan dat hij het met mij eens is – dat deze vrijwilligers dezelfde bescherming moeten krijgen als andere hulpverleners. Ik vraag dat graag na.

Het loopt een beetje door elkaar, excuses daarvoor. Ik heb het nu over de vraag van mevrouw Van Esch over de scheepsramp in Roemenië. Hoe spreken we ze daarop aan? Dat is inderdaad een zeer tragisch ongeval, dat ook laat zien hoe belangrijk het is dat er internationale afspraken zijn en dat Nederland zich daar in de EU, en ook in de IMO, hard voor maakt. Aangezien de nieuwe Eurocommissaris Transport een Roemeense is, kan ik me zomaar voorstellen dat ik haar eens even hiernaar vraag. Dat lijkt mij een mooie.

De heer Dijkstra heeft zorgen over de overslag en de congestie in de haven. Het gaat ietsje beter, maar ik ben het met de heer Dijkstra eens dat het nog wel alle hens aan dek is. We hebben daar een combinatie van actiesporen – digitale, logistieke en infrastructurele maatregelen – om de trend, die nu wel weer de goede kant opgaat, door te zetten. We steunen ook financieel bijvoorbeeld het Nextlogic planningssysteem, het duwbakkenconcept van de Topsector Logistiek, de Container Exchange Route van

het Havenbedrijf Rotterdam en Virtual Overflow. We hebben een heel pakket aan maatregelen, maar we kijken natuurlijk ook naar de Goederenvervoeragenda. We hebben vorige week ook de Goederenvervoercorridors besproken en het aanpakken van knelpunten rond, bijvoorbeeld, de kademuren. Daar wordt dus ook permanent aan doorgewerkt. Ik zeg ook maar weer hoe belangrijk het digitale spoor is. Als je bijvoorbeeld kijkt naar brexit: hoe hadden we dat ooit moeten regelen als we geen Portbase, waar iedereen zich digitaal kan aanmelden, hadden gehad? Je durft je bijna niet voor te stellen wat voor logistieke opgave we hadden gekregen, als daar de trucks met zeven formulieren, die ze nog nooit eerder hebben gezien, waren aangekomen.

De heer Van Aalst heeft nog gevraagd hoe het er nu eigenlijk voorstaat met de haven van Rotterdam. Veel bedrijven lijken van Rotterdam naar Antwerpen te verkassen. Er komt veel op de Rotterdamse haven af, zoals de problematiek met stikstof en pfas. Tegelijkertijd is er natuurlijk altijd al concurrentie geweest met Antwerpen, zeker als het gaat om containers. Maar er is ook samenwerking, zoals te zien is met de buisleidingen. Ik kom op de internationale concurrentiepositie van onze havens, ook die van Rotterdam, graag meer en detail terug in de Havennota. Uiteraard verliezen we de belangen van onze mainport Rotterdam niet uit het oog, ook niet in de Havenvisie.

Dan heb ik een laatste setje vragen over de Sea-Watch. Zoals door meerdere Kamerleden is gemeld, kan de Sea-Watch op dit moment niet uitvaren. Het gerechtshof heeft begin augustus bepaald dat de eisen vanaf 1 januari van toepassing worden op de Sea-Watch. Zolang er een beslag is in Italië, is de vraag van verlengen niet aan de orde. Ik hou gewoon vast aan de opdracht van de rechter.

Wil de Minister zich inspannen bij de Italiaanse autoriteiten, zodat de Sea-Watch kan uitvaren? Pas zeer recent heeft Sea-Watch ons om hulp gevraagd. Ik ben daarop in contact getreden met mijn collega van Buitenlandse Zaken en met de Nederlandse ambassade in Rome, om te vernemen wat de situatie precies is. In dat kader hebben we gevraagd wanneer het beslag wordt opgeheven.

Dan zijn er nog vragen gesteld over het aansluiten bij het initiatief van Duitsland om afspraken te maken met Italië en Malta. Daar gaat het echt over migratie. Op dit moment is er ook een debat daarover bezig met de Staatssecretaris van JenV. Ik denk dat het onderwerp mensensmokkel daar specifiek thuishoort. Datzelfde antwoord krijgt ook de heer Van Aalst, die het ook heeft over mensensmokkel in dit verband.

Is er een direct probleem? Het feit dat zeeschepen als pleziervaartuig zijn geregistreerd maar niet als zodanig worden gebruikt, sluit niet aan bij de risico's die gepaard gaan met het feitelijk gebruik. Daar hebben we met elkaar de procedure voor doorlopen. Die heeft standgehouden. Daarom hebben we ook die veiligheids- en bemanningseisen aangekondigd. Die zijn nu reeds wettelijk van kracht. Ik ga de onderbouwing daarvan, het debat daarover, niet opnieuw doen. Ze zijn niet voor niks nu wettelijk van kracht.

De precieze huidige situatie in Italië loopt via de collega van BZ. Ik geloof niet dat we daar nu al nadere informatie over hebben. Waar wij in onze rol van vlaggenstaat om hulp worden gevraagd, zullen we uiteraard doen wat binnen ons vermogen ligt, maar het is even in handen van de collega van Buitenlandse Zaken om dat bij de ambassade in Rome enzovoort verder uit te zoeken.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger en mevrouw Van der Graaf hebben zich gemeld voor een interruptie. Zijn er nog meer? Nee. Dan begin ik met mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat het heel belangrijk is dat Nederland als vlaggenstaat inderdaad druk zet op Italië om deze situatie te stoppen en het schip vrij te geven. Ik hoor heel graag, net als de Kamer, wat de pogingen daartoe zijn. De Minister maakt hier de opmerking dat de rechter heeft opgedragen dat het schip per 1 januari aan de eisen moet voldoen en dat de Minister daar niet van af wil wijken. De rechter heeft een verlenging gegeven. Het ministerie wilde die eisen veel eerder. De rechter heeft gezegd: Sea-Watch moet een redelijke termijn krijgen. Die is toen op 1 januari gezet. Maar als dat schip de hele tijd vast heeft gelegen op een plek waar ze onmogelijk aan die eisen kunnen voldoen, moet er toch een redelijk termijn zijn zodat ze nu, vanaf het moment van vrijgave, alsnog die maanden krijgen? Dat is toch alleszins redelijk? Ik hoop dat de Minister deze redelijkheid wil betrachten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kan ik nog een keer herhalen dat wij uiteraard doen wat van een vlaggenstaat verwacht mag worden. Op dit moment moeten we eerst eens even afwachten wat precies de reden is en hoe de Italianen erin staan tot wanneer dat beslag doorloopt. Als het bij wijze van spreken morgen op zou houden, kunnen ze de aanpassing misschien nog best wel halen voor 1 januari. Dat weet ik niet. We moeten eerst weten hoe de vork in de steel zit. Natuurlijk kan de ILT altijd toestemming geven als het specifiek erom gaat dat je ergens naartoe moet varen om aan die eisen te voldoen en het níét gaat om uitvaren voor andere zaken. Dat gold al eerder. Dat kan altijd. Het gaat er dan niet om dat je sowieso mag uitvaren in den brede, maar het moet dan echt specifiek gaan om uitvaren om aan de voorwaarden te kunnen voldoen. Maar nogmaals, dan speculeren we hoe het in de toekomst zou kunnen gaan. Ik denk dat we gewoon eerst moeten afwachten wat er precies in Italië aan de hand is en of de Italianen dat schip überhaupt wel of niet gaan vrijgeven. Voor hetzelfde geld zeggen ze: we gaan het helemaal niet vrijgeven. Dan kom je weer in een heel ander traject terecht. Dat kan ik echt niet overzien.

De **voorzitter**:

De laatste interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is nu eind november. Het schip heeft tijd nodig op een werf om die aanpassingen te doen, want de eisen zijn niet zodanig dat het in een paar dagen gepiept kan zijn. Zegt de Minister nu dat de Sea-Watch, als die ergens in de komende tijd vrijgegeven wordt, een redelijke tijd krijgt om aan die eisen te voldoen? Of zegt ze: ik houd coûte que coûte vast aan 1 januari en als de Sea-Watch over een week of over twee weken wordt vrijgegeven, dan zoeken ze het maar uit? Ik wil dat de Minister hier laat zien dat zij redelijk is en dat zij Sea-Watch een redelijke termijn geeft, ook na 1 januari, om aan die eisen te voldoen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik dacht dat ik dat net had aangegeven, maar kennelijk is het niet goed overgekomen. Uiteraard zijn we daar redelijk in. Stel dat het schip daar nog vastligt tot 1 januari, dan weet ik ook wel dat ze nooit op 1 januari aan de regels kunnen voldoen. Maar dat ze de tijd krijgen om datgene te doen wat nodig is om aan die eisen te voldoen, dat staat los van of ze kunnen gaan uitvaren om de acties te doen die ze willen doen. Dat is een belangrijk verschil. Als ze willen uitvaren om... ehm, hoe kan je het omschrijven?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mensen te redden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, dan zeggen we dat. Als zij denken dat zij ergens mensen kunnen gaan redden voordat schip op orde is: dat gaat echt niet door. Ze moeten nu eerst het schip aanpassen. Daar zijn met de ILT afspraken over te maken, maar alleen daarvoor en niet in brede zin. Het is niet dat zomaar de hele termijn waarop ze aan de regels moeten voldoen wordt verlengd en dat ze gewoon eigenlijk op de oude voet door kunnen varen. Dat kan zeker niet.

De voorzitter:

We gaan naar mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik wil het toch nog even scherp krijgen. De Minister zegt hier nu dus keihard toe dat zij en haar collega van Buitenlandse Zaken er alles aan doen om het schip zo snel mogelijk vrij te krijgen, zodat het in staat wordt gesteld om die aanpassingen aan het schip door te voeren en dat ze het schip niet zal houden aan die termijn van 1 januari als die gewoon niet haalbaar blijkt te zijn? Er moet namelijk veel gebeuren. De eisen zijn superstreng. Zegt de Minister dat hier nu keihard toe, want we gaan graag met een duidelijke boodschap terug.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal het dan ook heel precies zeggen, want u gaat nu wel heel ver. Dat ik keihard toe zou zeggen dat ik alles zal doen om het schip vrij te krijgen, daar kun je wel heel veel gekke dingen onder bedenken eventueel. Dus voor de helderheid: alles wat normaal gesproken van een vlaggenstaat mag worden verwacht, zullen wij uiteraard doen. Daar zijn de collega's van Buitenlandse Zaken nu ook mee bezig. Wat mogen ze wel of niet na 1 januari? Ze mogen nu op ieder moment, als de Italianen ze vrijgeven, naar de werf gaan om dat schip zo snel mogelijk aan te laten passen. Het kan zijn dat dat niet lukt voor 1 januari. Zolang ze op die werf liggen, kunnen ze toch niet uitvaren. Natuurlijk speelt dan het probleem niet. Zouden ze onverhoopt tot na 1 januari aan de ketting blijven in Italië, zijn de regels nu ook al zo, net als in het verleden, dat de ILT een uitzondering kan maken en kan zeggen dat ze mogen uitvaren naar Spanje of naar Marseille, waar ze de vorige keer lagen, om het schip op orde te krijgen, maar dat ziet dan echt alleen op het mogen uitvaren om aan de eisen te gaan voldoen en niet om de normale activiteiten uit te voeren.

De voorzitter:

Een laatste vraag van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Goed om dat te horen, maar toch nog even scherp. Sea-Watch krijgt, even los van die deadline van 1 januari, gewoon de tijd om het schip aan te passen aan de eisen die zijn gesteld en daarbij zal de Minister het schip niet houden aan die termijn van 1 januari. Dus vanaf het moment dat het schip wordt vrijgegeven en Sea-Watch de kans heeft om aan die aanpassingen te werken, geeft de Minister Sea-Watch gewoon de gelegenheid om het schip aan te passen aan de eisen en gaat ze niet vasthouden aan die termijn van 1 januari. Mag ik wat de Minister hier heeft toegezegd zo begrijpen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil nog even heel precies zijn. Ze liggen nu vast. Als ze zich vanaf nu gewoon inzetten om het schip aangepast te krijgen, krijgen ze daar uiteraard de gelegenheid voor. Ze hebben nu sowieso nog de tijd tot 1 januari. Worden ze dusdanig lang vastgehouden dat ze dat echt niet meer kunnen halen, is dat iets anders. Maar stel dat ze morgen mogen

uitvaren en ze zouden vervolgens tot het eind van het jaar geen actie ondernemen, maar gewoon uitvaren om te doen wat ze altijd doen, dan is die uitzondering niet van toepassing. Maar volgens mij zijn we het daar met elkaar over eens. Niet? Maar dan geldt die ook echt niet. Als ze zelf tot 1 januari geen enkele actie zou willen ondernemen terwijl het schip wel vrij zou komen, vind ik het verwijtbaar.

De heer **Laçin** (SP):
Natuurlijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zo bedoelde ik het. Als ze vanaf nu gewoon netjes doen wat ze moeten doen en volgens de regels de aanpassingen aan het schip willen laten aanbrengen, gaan we ze daar natuurlijk een nette termijn voor geven die daarvoor nodig is en ook niet meer. Dan moeten ze rechtstreeks uitvaren naar Spanje. Ik begreep dat ze daar naar een werf willen. Dat gaan we gewoon faciliteren, ook in het geval ze daar tot maart of weet ik veel wanneer vast zouden liggen. Maar ze moeten dan wel laten zien dat ze naar de werf gaan en het schip laten aanpassen.

De **voorzitter**:

Duidelijk. Daarmee komen we aan het einde van de eerste termijn van de regering. Ik kijk nog even of er behoefte is aan tweede termijn, want die zouden we dan op een later moment moeten inplannen. Het lijkt me onmogelijk om dat nu nog heel snel te doen, zoals de Minister vraagt, want iedereen heeft recht 1.20 minuut.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Kan er dan niet rechtstreeks een VAO aangevraagd worden?

De **voorzitter**:

Ik kijk even de collega's aan. Is het een optie om het in een VAO te doen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan zal ik meteen een VAO aanvragen.

De **voorzitter**:

Dat lijkt me een heel goed compromis.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik zou heel graag een VAO aanvragen.

De **voorzitter**:

Ik hoor dat de collega van GroenLinks een VAO aanvraagt. Dat concludeer ik dan. De heer Laçin wil nog een opmerking maken.

De heer **Laçin** (SP):

Dan gaan de tweede termijn dus wel zo snel mogelijk inplannen, volgende week of zo?

De **voorzitter**:

Nee. Dan komt er geen tweede termijn. Dan gaan we direct naar het VAO. Het lijkt mij een mooi compromis, omdat we zelf onze eigen verantwoordelijkheid hadden vandaag. Ik had u gewaarschuwd in de eerste termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dit een optie, waarbij ik dan wel bij de regeling zal vragen, ook aan de collega's, om een iets langere spreektijd voor het VAO, zodat we daarin dan meer kunnen wisselen.

De **voorzitter**:

Heel kort, mevrouw Van Esch. Het komt namelijk in principe bij de regeling terug.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dat snap ik. Ik had alleen nog twee korte vragen die ik in de tweede termijn wilde stellen en van de antwoorden daarop hangt af of ik wel of niet een motie wil indienen. Ik wil het ook wel schriftelijk doen. Dat vind ik prima. Het hoeft niet meteen nu, maar ik vind het wel fijn om een antwoord te hebben voordat ik naar het VAO ga.

De **voorzitter**:

U mag het altijd schriftelijk doen, natuurlijk. Misschien kunt u ze in het VAO stellen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We kunnen een tweede termijn inplannen nog ergens.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, de bruggenbouwer.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Kunnen we dan niet afspreken dat we de vragen die nog resterend even schriftelijk inleveren, dat daar zo snel mogelijk antwoord op komt en dat we daarna – dat moet wel allemaal op zeer korte termijn – het VAO inplannen? Nee, nee, niet vanavond. Ik heb vanavond ook andere plannen namelijk.

De **voorzitter**:

Het lijkt me goed dat de vragen die nog openstaan zo snel mogelijk ingeleverd worden en dat ze voor het VAO beantwoord worden. Ik denk dat iedereen daarmee kan leven. Dan hebben we nog kort de toezeggingen. Het VAO is inmiddels aangevraagd door mevrouw Kröger. Mevrouw Van der Graaf wil nog een opmerking maken.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Goed dat er een VAO is aangevraagd. Daarin wil ik ook terugkomen op de vaarroutes, maar de Minister heeft daarover een brief toegezegd aan de Kamer. Ik zou de Minister willen vragen om die brief echt snel naar de Kamer te sturen, zodat we die voor het VAO ontvangen en die kunnen betrekken bij onze inzet tijdens het VAO.

De **voorzitter**:

Ik geef de Minister even het woord. Is dat mogelijk? Het is natuurlijk afhankelijk van hoe wij dat VAO inplannen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zou ik toch wel willen verzoeken om dat VAO niet extreem snel in te plannen, want dan moet ik misschien toch weer informatie schuldig blijven.

De **voorzitter**:

Het wordt ingewikkeld nu, want het VAO komt heel snel. We zijn bijna bij de kerst aanbeland. Als we het snel af willen ronden, kan de Minister misschien niet voldoen aan het verzoek om een brief. We moeten dus nu met elkaar tot een besluit gaan komen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik begrijp dat allemaal, maar ik kreeg in de eerste termijn van de Minister toch echt de indruk dat op het departement goed in beeld is wat er wel en

niet kan. Het lijkt me dat die informatie gewoon heel snel op papier kan worden gezet en dat die in een brief naar de Kamer gestuurd kan worden. Daar lijkt me de bottleneck niet te zitten. Dan zouden we ook best over anderhalve week of twee weken een VAO kunnen plannen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook al is de informatie op het ministerie beschikbaar, het heeft wel z'n interne routing bij ons. Daar gaat toch wel wat tijd overheen. Misschien dat het toch nog een weekje extra nodig heeft.

De voorzitter:

Er zijn twee opties nu. Of er wordt gewoon volgende week een tweede termijn ingepland – dan is het nou eenmaal zo, dan is het niet anders – of het VAO komt volgende week, met de kans dat de brief van de Minister er nog niet is en die er dus niet bij betrokken kan worden. Die kans zit erin. Dit wil ik u voorleggen en als u daar geen keuze in maakt, plannen we volgende week een tweede termijn. Over twee weken is de laatste week voor het kerstreces. Ik weet niet of dat mogelijk is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is ook gewoon extreem druk op het ministerie in die weken. Daar moet ik eerlijk over zijn.

De voorzitter:

Ik constateer dat het ministerie de brief niet op tijd kan leveren, dus dan gaan we volgende week gewoon een tweede termijn inplannen. U kunt nee schudden mevrouw Postma, maar ik bepaal als voorzitter dat we wel gewoon een tweede termijn gaan doen. Dat is dan het gevolg van onszelf vandaag, van het uitlopen in spreektijd. U krijgt zo spoedig mogelijk bericht over wanneer volgende week een tweede termijn ingepland wordt en dan gaan we verder.

Ik dank de Minister, de collega's en alle mensen die vandaag aanwezig waren bij dit AO.

Sluiting 13.02 uur.