

Vergaderjaar 2019–2020

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 270

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 februari 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 3 december 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 (Kamerstukken 33 043 en 31 409, 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 varende 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 (Kamerstukken 25 883 en 31 409, 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 stand van zaken rond de afhandeling van de containerramp met de Msc Zoe (Kamerstuk 29 684, nr. 191);**
- **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).**

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: Agnes Mulder
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Remco Dijkstra, De Graaf, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Postma en Schonis,

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

Aanvang 18.31 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, goedemiddag; nou, het is inmiddels avond. Vandaag staat de tweede termijn van het AO Maritiem op het programma. De leden hebben anderhalve minuut spreektijd. Ik begin bij GroenLinks, bij mevrouw Kröger, maar ik heb nog een mededeling voordat ik u het woord geef: één interruptie op elkaar.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Gisteren zagen we de beelden van een aangespoelde walvis met honderd kilo plastic in de maag. Volgens mij is dat weer een hele duidelijke waarschuwing dat we echt al het plastic in de zee moeten opruimen. Daarom hoop ik dat de Minister toch wil toezeggen dat we doorgaan met de zoektocht naar het plastic van de MSC Zoe, dat Fishing for Litter daarbij extra steun krijgt en dat de Minister in gesprek gaat met Fishing for Litter over hoeveel steun ze nodig hebben. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat zij alle experts en betrokkenen bij elkaar gaat brengen op Schiermonnikoog om een concreet plan te maken voor wat we kunnen doen aan de plastic bolletjes. Wat we kunnen doen, moeten we doen voordat het broedseizoen begint, op 1 april. Volgens mij kijkt de burgemeester van Schiermonnikoog uit naar ieders komst. Dan het schadefonds. De Minister is helder: langetermijnonderzoek, alles opruimen, de reder moet betalen. Hoe gaat de Minister dit concreet aanpakken? Hoe zorgen we ervoor dat we dat geld echt hebben? Ik sluit me aan bij alle vragen en opmerkingen over de zuidelijke vaarroute. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat de Sea-Watch de tijd krijgt om aan alle eisen te voldoen. Ik hoop dat de Minister, als de Sea-Watch dan aan alle eisen voldoet, inderdaad het openarmenbeleid zal voeren dat ze eerder heeft toegezegd, nu ze erkent dat deze organisatie mensenlevens redt.

Tot slot, een allerlaatste zin. Ik ben heel blij dat de Minister stelt dat Shell en andere bedrijven hun troep – alle oude boorplatforms – in de Noordzee moeten opruimen. We zien een plan graag tegemoet.

Ik vraag hierbij een VAO aan. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Zag ik nou een vraag, of wil mevrouw Postma gewoon beginnen met haar betoog? Dat mag natuurlijk. O, wacht, er is nog een vraag, van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mevrouw Kröger vraagt een VAO aan. Dat kan, maar kan zij ook aangeven vanwege welk onderwerp? Dan kan ik dat ook een beetje voorbereiden.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, dat mag u natuurlijk aangeven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb de Minister gevraagd of zij op een aantal hele concrete dingen nog specifiek wil reageren. Dan gaat het zowel om het opruimen van alle

plasticvervuiling van de MSC Zoe en de inrichting van het schadefonds, als om mijn vraag over Sea-Watch. Ze krijgen extra tijd om aan die eisen te voldoen. Als ze dan aan die eisen voldoen, worden ze dan ook met open armen ontvangen door Nederland?

De voorzitter:

Dank. Dan is nu echt het woord aan mevrouw Postma van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, nou mag ik, hè? Dank.

Voorzitter. Ik ben verheugd dat we onze zetel in de IMO behouden hebben en dat we van Zweden hebben gewonnen. Dat kwam ook door de mooie speech die gehouden is. Ik denk dat de Minister haar beste beentje heeft voorgezet.

We hebben het gehad over de manier van beladen van zeecontainers en de International Maritime Dangerous Goods Code. Ik zou graag willen dat de Minister, zodra het rapport van de OVV er is, goed kijkt of daar misschien aanpassingen in moeten komen en zo ja – nu we toch onze zetel in de IMO nog hebben – hoe we dat dan kunnen bewerkstelligen. Daarbij moet er wat mij betreft speciale aandacht komen voor plastic bolletjes en containers die dat soort dingen vervoeren. We moeten eens nadenken over wat we nou een dangerous good vinden.

We hebben het gehad over de zuidelijke en de noordelijke route. Het CDA wil graag dat er wordt gekeken naar de stikstofdepositie-uitstoot op de zuidelijke route en dat er gekeken wordt naar opties als langzamer varen of anders varen. We hebben het gehad over MeteoConsult, dat berekeningen maakt voor de vaarroutes van schepen. Daarbij geldt vaak een economisch motief. Kunnen we daarbij ook een uitstootmotief neerzetten? Ten aanzien van stikstof zijn er opties als scrubbers genoemd. Ik vroeg me af welke scrubbers de Minister bedoelde. Er zijn twee soorten. De ene scrubber gebruik je voor stookolie, dus de olie die we niet meer in schepen willen; de andere wordt bij schepen gebruikt om met name de stikstof af te vangen. Ik hoop dat het over die laatste en niet over die eerste gaat.

We hebben het ook gehad over de kleinere zeeschepen in het onderzoek. Ik begreep van de Minister dat dit punt ook wordt meegenomen in ... Ik word even afgeleid.

De voorzitter:

U vliegt over uw tijd heen. Nou deed uw voorgangster dat ook, dus ik wilde niet direct ingrijpen, maar ...

Mevrouw **Postma** (CDA):

Zal ik mijn zin nog afmaken?

De voorzitter:

Ja, maakt u uw zin maar even af.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik hoorde een toezegging dat de kleine zeeschepen ook worden meegenomen in het onderzoek van MARIN naar de schepen die mee kunnen gaan. Ja? Top.

De voorzitter:

Heel hartelijke dank. Dan gaan we naar de volgende collega, de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. We hebben een aantal onderwerpen besproken in de eerste termijn. Ik wil me allereerst aansluiten bij de woorden van mevrouw Kröger over de MSC Zoe en de vaarroutes.

Ik wil zelf toch over dat varend ontgassen beginnen. De Minister zei tussen neus en lippen door dat de ratificatie pas eind 2020 verwacht wordt. Ik heb in eerste termijn gezegd het echt onacceptabel te vinden dat we daarop gaan wachten. Ik begrijp dat we andere landen niet kunnen dwingen, maar we kunnen natuurlijk wel onze eigen maatregelen treffen en het verbod laten ingaan per 1 juli 2020; dat hadden we volgens mij ook een beetje met elkaar afgesproken in het eerdere debat. Dus kan de Minister dat toezeggen?

Over de kleine binnenvaart wil ik met een compliment beginnen. We hebben gezien dat de Minister zich goed heeft ingezet tijdens de Transportraad, maar dat we toch wel weer een teleurstellend antwoord hebben gekregen van de nieuwe, Roemeense, Eurocommissaris voor Vervoer. Ik wil graag van deze Minister weten wanneer zij een reactie verwacht van de CCR-landen, die ze heeft aangeschreven. Kan ze daar al meer over zeggen?

Samen met mevrouw Postma hebben we aandacht gevraagd voor de ligplaatsproblematiek van schepen. Ik hoorde de Minister een hele opsomming geven van plaatsen die erbij komen. Maar er gaan er ook heel wat af, dus ik wil van deze Minister weten of zij kan kijken naar locaties waar schepen langer dan drie dagen kunnen liggen.

Ik wil graag weten wat de inzet van deze Minister tijdens de gesprekken met haar Italiaanse collega en de ambassade over de Sea-Watch was. Wat was de inzet van de Minister tijdens deze gesprekken?

Tot slot de uitzending van ZEMBLA over sloopschepen. Ik wil graag van deze Minister weten of zij in Europees verband kan inzetten op een betere inspectie van illegale export van deze sloopschepen naar bijvoorbeeld India. Hoe zouden we dat beter kunnen regelen? Kan zij daar aandacht voor vragen in een Transport- of Milieuraad?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

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

Dank u wel. Met betrekking tot de ligplaatsen sluit ik mij aan bij de heer Laçin. Het is heel goed dat er een aantal bij komen, maar er gaan er ook een paar weg in met name de grote steden, Rotterdam en Amsterdam. Deze steden bouwen dat graag vol of hebben daar andere functies voor. Ik hoop dat we daar wel opkomen voor onze nationale belangen als het gaat om de binnenvaart.

Bij de Transportraad – ik heb ook begrepen dat u daar van de schippersvereniging en anderen complimenten voor kreeg – hebt u de regeldruk van de CCR aan de orde gesteld. Want de VVD vindt het belangrijk dat de kleine binnenvaartschepen gewoon kunnen blijven varen in het tempo waarin zij dat zelf willen, in de haarvaten van ons logistieke netwerk. Ook ben ik benieuwd wanneer de Rijkswet nationaliteit zeeschepen naar de Kamer komt. Er staan nog wat vragen open, maar ik begrijp dat het ook nog bij Sociale Zaken ligt. Ik hoop dat daarmee vaart kan worden gemaakt.

Als VVD wachten wij natuurlijk de uitkomsten van het Onderzoeksraad voor Veiligheid-rapport af met betrekking tot de MSC Zoe en de gevolgen daarvan voor de zeeroutes enzovoorts.

Ten slotte zou ik graag willen weten wanneer we als Kamercommissie champagne kunnen gaan drinken op het feit dat die grote cruiseschepen naar de Nederlandse dokken komen en daar weer voor honderden miljoenen aan onderhoud gaat plaatsvinden. Want ik vind dat we dat moeten regelen en ik ben benieuwd wat de Minister op dat punt interna-

tionaal ontwikkelt zodat die ook weer terugkomen. Want ik heb eigenlijk wel zin in een glaasje champagne op zo'n werf.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik zie dat daar een vraag over is bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had eigenlijk een vraag over de Sea-Watch. Zij krijgen nu de tijd om aan alle eisen te voldoen. Als ze aan al die eisen voldoen, geldt dan voor de VVD het openarmenbeleid en kunnen we deze organisatie dan haar levensreddende werk laten doen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik was al bang dat u mij die vraag zou stellen. U kent mijn standpunt over de Sea-Watch. Ik heb het nu bewust niet genoemd. Ik vind dat ze aan de eisen moeten voldoen. Ik vind ook dat dat schip niet moet varen, dus ik hoop dat Italië het vasthoudt, ook na 31 december.

De voorzitter:

Daarmee komen we bij de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Meneer Dijkstra, u kunt gerust zijn. Volgens mij is eind van de maand met oud en nieuw weer het moment om een lekker glaasje champagne te drinken. Dat hoeft volgens mij niet op een scheepswerf, maar dat terzijde.

Ik dank de Minister voor al haar antwoorden in eerste termijn. We zijn heel blij dat ze het gesprek ingaat met de Minister van JenV over de vraag of mensen die hulpverleners van de KNRM lastigvallen bij hun werkzaamheden op dezelfde manier bestraft kunnen worden als ambulancemedewerkers en andere hulpverleners.

Ik ben ook blij dat de Minister zegt in gesprek te gaan met verladers in verband met de green deal maritiem. Ik ben wel benieuwd wannéér zij in gesprek gaat met de verladers en wanneer wij daar ook resultaten van tegemoet kunnen zien.

Voorzitter. Ik ben een heel eigenwijze jurist, dus ik heb het toch nog maar even nagelezen: ik denk echt dat de zuidelijke route door de Waddenzee voor het deel dat door onze territoriale wateren gaat voor grote schepen, zoals de MSC ZOE, onder bepaalde stormomstandigheden gewoon nu al gesloten kan worden. De Minister was er de vorige keer niet helemaal duidelijk over of hierover nog een brief komt. Ik vond het in ieder geval niet duidelijk, maar wellicht gaat de Minister dat zo meteen toelichten. Ik zou me kunnen voorstellen, nu er een VAO is aangevraagd, dat er dan nog een opdracht uw kant op komt voor het eind van het jaar. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Nee, mevrouw Kröger, ik sta geen vragen meer toe. Ik had gezegd één interruptie, en die hebt u gebruikt. We gaan door met mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

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

Dank u wel, voorzitter. Ook ik dank de Minister voor haar antwoorden in eerste termijn. Ik ben ook blij met haar toezegging om te kijken naar het nazorgfonds voor de nasleep van de milieuramp met de MSC Zoe. Dank ook voor de toezegging van de Minister dat Sea-Watch de tijd en een redelijke termijn krijgt om het schip aan te passen aan de nieuwe eisen zodra ze daar de beschikking over hebben. 1 januari zal daarbij niet als heel harde grens worden gehanteerd. Ik sluit aan bij de vraag van de heer Laçin daarover.

Wat de ligplaatsen betreft, heb ik een hele lijst voorbij horen komen. Maar ik ben juist benaderd vanuit de Drechtsteden, waar concrete projecten leven. Ik was even benieuwd hoe het daar staat en of de Minister daar vaart mee wil maken en hiernaar wil kijken, om ook daar goede ligplaatsen te creëren.

Voorzitter. Ik sluit af met de oproep die ik ook in eerste termijn deed om wel een noodmaatregel te treffen en de zuidelijke vaarroute, die zo vlak boven de Waddeneilanden langs gaat en voor een deel binnen onze territoriale wateren valt en waarvoor wij zeker wel nadere voorwaarden kunnen stellen, te sluiten voor grote containerschepen, zoals de MSC Zoe. Met het stormseizoen op komst denken we dat we echt moeten ingrijpen. De Minister heeft een brief toegezegd. Ik heb in het vorige AO in eerste termijn gevraagd om die voor het VAO naar de Kamer te sturen. Ik zie daarvan af, want ik heb begrepen dat het meer tijd vergt. In eerste termijn heb ik al aangekondigd hierop in het VAO terug te willen komen.

De voorzitter:

Dan dank ik u hartelijk. Ik kijk even naar de tijd, want er zijn toch best wel weer veel vragen gesteld. Ik stel voor om maximaal vijf minuten te schorsen. Dus om tien voor zitten we weer allemaal hier. Blijf in de buurt, dan kunnen we zo snel mogelijk weer verder. Dank u wel.

De vergadering wordt van 18.44 uur tot 18.50 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, ik heropen de vergadering van Infrastructuur en Waterstaat. We zitten in de tweede termijn van het algemeen overleg – dat noemen wij een commissiedebat – over maritiem. Het woord is aan de Minister. De leden hebben elk maximaal twee vragen van ongeveer 30 seconden, zou ik ze willen voorhouden. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik de Kamer danken voor de felicitaties voor het behouden van de zetel in IMO-verband. Het was wat spannender dan in het verleden. Mevrouw De Pater-Postma gaf het al aan: we hebben de Zweden verslagen. Tijdens mijn bilaterale gesprek met de Zweedse collega dat ik bij de Transportraad had, was dat wel even wat zurig voor ze. Maar ik heb ze aangeboden, omdat wij als het gaat om de scheepvaart dezelfde verduurzamings- en veiligheidsagenda hebben, om hun inbreng bij mij te brengen. Dan kijk ik wel wat ik daarmee kan doen. Maar goed, het is toch wel fijner om zelf aan tafel te zitten. Ik ben er hartstikke blij mee dat dat gelukt is. En in de ICEO en in IMO zitten we gewoon op de eerste rij, zeg maar. Dat even vooraf. Eigenlijk iedereen heeft weer iets gezegd over de MSC Zoe. Ik kan nogmaals bevestigen dat wij een plasticbolletjestop gaan houden op Schier. De datum is nog niet bekend, maar ik kan me zo voorstellen dat we samen met de burgemeester wel tot een goede datum komen. Voor de kerst zal dat niet meer lukken, moet ik in het kader van de verwachtingen zeggen. Maar het is echt mijn inzet om dat begin januari voor elkaar te krijgen, zodat we ook nog voor het broedseizoen zitten. Het OVV-onderzoek loopt nog. Komen daar aanbevelingen uit naar voren waar we in IMO-verband iets mee moeten doen, dan hebben we nu een heel goeie titel om daarmee aan de slag te gaan. Dat zal ik dus ook graag doen. Hoe zit het nu precies juridisch? Ik ben al heel snel geneigd om de heer Schonis te geloven, maar ik heb uw Kamer ook al toegezegd dat ik haar een brief zal doen toekomen. Mevrouw Van der Graaf had gelijk: het lukt even niet om te beloven dat dat voor het VAO is. Dat hangt er natuurlijk ook van af wanneer jullie dat plannen. We gaan proberen het zo snel mogelijk te doen, dus wellicht lukt het nog wel voor dat VAO, maar dat kan ik dus niet beloven. We gaan dat keurig voor u op een rijtje zetten.

Mevrouw Kröger heeft aandacht gevraagd voor Fishing for Litter. De extra aanvoer in Harlingen en Lauwersoog is ook echt substantieel geweest: 105 ton is extra opgevoerd. Ik weet niet of ik het in eerste termijn al had gezegd, maar anders herhaal ik het nog maar eens: ik ga in gesprek met KIMO over de vergoeding van de kosten daarvan. Ik hoop dat we daar allemaal op een dusdanig goede manier uitkomen dat u er niets meer over hoeft te horen, want dat betekent dan dat we er naar tevredenheid uit zijn gekomen. Mocht dat niet het geval zijn, dan hoort u dat van ons. Allen hebben de vraag gesteld hoe we ervoor zorgen dat de reder van de MSC Zoe echt gaat betalen. Zolang we nog steeds stappen vooruit zetten, blijven we met elkaar in gesprek. Elke vordering is er weer één. Op het moment dat we daar vastlopen, gaan we gewoon juridische stappen zetten. Dus in die zin verandert daar niets aan.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Heel goed om te horen dat er een plasticbolletjestop komt. Ik zou een andere naam kiezen, maar dat komt vast goed.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als je het snel uitspreekt, is het plasticbolletjesstop. Dat is toch ook wel weer mooi, of niet?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Leuk, mooi. Over Fishing for Litter had ik een vraag. Want ik begrijp dat er met KIMO gepraat gaat worden over vergoeding van de kosten die zijn gemaakt voor wat het afgelopen jaar is opgehaald. Nou schrijft de Minister dat een heel aanzienlijk deel van het plastic afval nog in zee ligt. Fishing for Litter kan er een rol in spelen om dat op te ruimen. Dus ik hoop dat de Minister dan ook in gesprek wil met KIMO over hoe we de kosten vooruit regelen, aangezien ze een rol gaan spelen in het opruimen van wat er nog ligt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarvan heb ik in eerste termijn al aangegeven dat het lastig is om dat een-op-een te kunnen koppelen aan de MSC Zoe, omdat er al langjarig een plasticsoepproblematiek speelt. Overigens gaat het niet alleen om plastic, maar ook om allerlei andere narigheid die we in het water aantreffen. Ik ga gewoon met ze in gesprek, zodat zij hun project op een goede manier kunnen voortzetten. Als we daarvan iets kunnen herleiden als afkomstig van de MSC Zoe, dan zullen we zeker de rekening daar neerleggen. Maar ik kom graag bij u terug als ik het gesprek heb gehad met de mensen van Fishing for Litter.

Dan een vraag van mevrouw De Pater of mevrouw Postma – ik weet nooit wat ik moet zeggen. Mevrouw Postma, hè? Ja. Vanaf nu ga ik het goed doen. Excuses. Uw vraag was: kunt u onderzoeken wat het verschil is in stikstofdepositie tussen de noordelijke en de zuidelijke route? Dat zal ook onderbouwd moeten worden op basis van veiligheid, maar zo'n onderbouwing van een routeringswijziging moeten we natuurlijk heel breed bekijken. We gaan dus zeker ook kijken naar alle milieueffecten, en stikstof is een daarvan. Mochten we daarop uitkomen, dan moeten we dat ook heel breed onderbouwen. Dat zal bij de IMO dan overigens vooral moeten gaan over de scheepvaartveiligheid. Ik denk dat stikstof bij de IMO geen reden is om die route te kunnen wijzigen, maar nogmaals, we gaan dat keurig voor u op een rijtje zetten.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik heb ook begrepen – maar ik weet niet of dat helemaal waar is – dat de IMO een soort milieuzones kan instellen, net als we voor bestelbusjes hebben, maar dan op routes, zodat je wel degelijk naar stikstof en dat soort componenten kunt kijken. Klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar zijn wel mogelijkheden voor, maar of je dat specifiek alleen voor stikstof kunt doen, is weer een andere vraag. Maar we komen nu op details die ik keurig netjes voor u op een rij wil zetten in de brief die ik daarover ga sturen. Het aspect van verschillen in stikstofdepositie tussen de routes zullen we daarin een plekje geven.

U heeft ook gevraagd of de code zal moeten worden aangepast, en dan specifiek op het punt van gevaarlijke goederen en gevaarlijke stoffen. Dat zou eventueel uit een OVV-onderzoek kunnen komen. Op dit moment hebben wij geen aanwijzingen dat dat een rol speelt, maar mocht dat zo zijn, dan zullen we dat ook in dat verband kunnen oppakken.

Dan zie ik hier nog iets over de ...

De **voorzitter**:

De tweede en laatste vraag van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

We kunnen natuurlijk ook even kijken naar het type dat als gevaarlijke stof wordt neergezet. Ik kan mij zo voorstellen dat plastic daar nog niet in zit, die kleine bolletje bijvoorbeeld. Is het een idee om te kijken of we daar wat mee kunnen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat het verstandig is dat ik eerst voor u op een rijtje zet welke verschillende mogelijkheden er binnen de wet- en regelgeving zijn. Dan zal ik ook de vraag of plastic daar wel of geen categorie in is, nog even meenemen.

Dan blijf ik nog even bij mevrouw Postma. Er is een beetje verwarring over de scrubbers. Eigenlijk zijn de scrubbers de apparaten die ervoor zorgen dat de zwaveluitstoot wordt afgevangen. De selective catalytic reduction – op z'n Hollands gezegd: de katalysatoren – moet zorgen voor de stikstofafvang. Het zijn dus twee verschillende sporen. Dus excuses voor de spraakverwarring die ik daarover heb gecreëerd.

Ik blijf nog even bij de schepen. De heer Dijkstra heeft gevraagd naar de onderhoudssector van de cruiseschepen. Hij wil graag champagne drinken. Ik denk dat er een oplossing voorhanden is om tegemoet te komen aan de wensen om dat buitenlandse personeel van buiten de EU voor een korte tijd en zonder tewerkstellingsvergunning in te kunnen zetten bij werkzaamheden. Minister Koolmees en ik hebben dat ook kunnen toelichten in de brief van 14 oktober. De sector heeft inmiddels ook aangegeven met deze oplossing uit de voeten te kunnen. Ik weet niet of u wellicht door deze of gene rederij wordt uitgenodigd om een glaasje te komen drinken, maar het zou in ieder geval qua regelgeving weer moeten kunnen.

Dan komen we op een vraag van de heer Laçin die daar een beetje tegenaan zit, maar dan wel op een ander vlak. Wat kan de Minister in nationaal en Europees verband doen tegen het feit dat scheepseigenaren hun schepen laten slopen in India, op een manier die niet is zoals wij het zouden willen? Er zijn 26 goedgekeurde inrichtingen daarvoor. Daaronder zijn geen inrichtingen in India, Bangladesh en Pakistan. Voor de ILT is toezicht op sloopschepen ook een prioriteit. Ze hebben daar in de afgelopen tien jaar meer dan 100 meldingen van sloopschepen nagetrokken. Ik heb de vorige keer ook gezegd dat als schepen niet onder een Europese vlag varen, de mogelijkheden beperkt zijn. Nederland heeft

het Hongkongverdrag, dat mondiaal een oplossing is daarvoor, dit jaar geratificeerd. Uw vraag was: kun je daar in Europa ook nog iets mee? Ik ben best bereid om eens te kijken naar hoe de Europese collega's met dat Hongkongverdrag omgaan en hoe zij daarin zitten. Dat moeten we even nagaan.

De heer Schonis vroeg: wanneer wilt u nou in gesprek met de verladers over de green deal? We zijn natuurlijk voortdurend in gesprek met de verladers, omdat zij gelukkig ook aan tafel zitten bij de uitwerking van de green deal. We hebben afspraken met elkaar gemaakt over een tijdspad voor de uitwerking. Vorige week hebben we bijvoorbeeld ook met de verladers gesproken, bij het overleg om tot een labelsysteem te komen voor binnenvaartschepen. De verladers zitten dus voortdurend aan tafel als het gaat om verschillende onderwerpen. Ik stel me voor dat we u in ieder geval voor het volgende AO Maritiem uitdrukkelijk op de hoogte stellen van de vorderingen die we gemaakt hebben in het kader van de green deal. Ik hoop eerlijk gezegd dat ik ook het een en ander kan aandragen vanuit de maritieme sector in het kader van de bronmaatregelen voor de stikstofproblematiek, waar we naarstig naar op zoek zijn. Dat komt weer mooi overeen met deze green deal.

Ik heb het al gehad over de ontmanteling van schepen. Ik zit mijn briefjes een beetje door elkaar te gooien. Op dit briefje staat «de losplaatsen», maar het ging om de ligplaatsen. Je hebt laden en lossen, maar dit gaat om ligplaatsen. Ik heb in de eerste termijn toegezegd dat ik graag bereid ben om een brandbrief daarover te sturen naar de gemeenten. Ik heb ook aangegeven dat ik daar de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens bij wil betrekken. Als het gaat om specifieke voorbeelden in steden: mevrouw Van der Graaf vroeg naar de Drechtsteden. De heer Dijkstra noemde de voorbeelden van Amsterdam en Rotterdam, die de boel liever volbouwen. Daar waar dat aan de orde is, zal ik ze daar zeker op aanspreken.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Wat de Drechtsteden betreft: ik heb juist begrepen dat de gemeenten hier heel actief in zijn en dat er concrete projecten liggen, maar dat men de wens heeft dat er vanuit het ministerie of Rijkswaterstaat ondersteuning wordt geboden. Misschien is het goed als de Minister nog eens specifiek contact opneemt met de Drechtsteden om te kijken wat daar nog verbeterd kan worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet in ieder geval dat er ook bij Gorinchem extra ligplaatsen komen. Er wordt in het kader van het integraal riviermanagement, waarin we het natuurlijk ook steeds beter bij elkaar brengen, ook gekeken naar de ligplaatsen bij Werkendam. Maar het kan geen kwaad als onze directie haar licht nog eens opsteekt in het bredere gebied. Dat gaan we doen. Nogmaals, we gaan ook een brief sturen naar alle gemeenten die water hebben en waar dit op van toepassing is.

Mevrouw Kröger had het over het opruimen van de olieplatforms. Nederland heeft met Shell en de OSPAR-verdragspartijen gesproken. Dat hebben we vorige keer al met elkaar gewisseld. Ik heb daar geen een-op-eengesprek over gehad. We hebben gewoon het Nederlandse standpunt ingebracht. Wat mij betreft is het beleid nu dat de platforms gewoon opgeruimd moeten worden. Als een maatschappij zich meldt die in de Nederlandse wateren actief is, krijgt zij dit wat mij betreft als beleid te horen. Ik zou niet weten waarom we het anders zouden doen dan we nu ook van het VK vragen.

Dan de vraag over de Sea-Watch. O nee, bovenop ligt de vraag over het varend ontgassen. Zoals ik al heb toegezegd, zal ik dat ook meenemen in

de brief die ik afgelopen donderdag heb toegezegd. Mijn inzet is om het zo snel mogelijk overal van toepassing te laten zijn. U noemde het voorbeeld van het Tsjechische schip en de omgevingsdienst. Dat heb ik eerlijk gezegd allemaal niet zo snel op een rijtje. Ja, dat is heel teleurstellend. U krijgt dat echt. Daar wordt aan gewerkt.

Dan nu wel de vraag over de Sea-Watch. Tijdens de eerste termijn hebben we ook gesproken over het administratieve beslag op de Sea-Watch 3. Ik heb contact gehad met de Minister van Buitenlandse Zaken, en de ambassade in Rome heeft ook de Italiaanse autoriteiten benaderd. Er is een zitting van de rechtbank op Sicilië over het beslag op het schip geweest. Uitspraak volgt nog. We zullen die uitspraak van de Italiaanse rechter ook moeten afwachten. Dat wordt op de voet gevolgd. Tijdens de eerste termijn heb ik al met u gedeeld wanneer dan door de ILT aan Sea-Watch toestemming zou kunnen worden verleend om naar een werf te varen. Ik denk ook duidelijk te hebben gemaakt dat ze dan nog wel naar die werf moeten varen, omdat ze binnen de termijn aan de eisen moeten gaan voldoen. Vorige keer heb ik gezegd: als bij wijze van spreken het beslag er pas na 1 januari af gaat, krijgen ze dus de kans om dan alsnog de boel op orde te krijgen. Maar dan moet je natuurlijk niet eerst weer maanden door gaan varen; dat moet dan wel meteen gebeuren. Dan het openarmenbeleid. Wij doen bij Sea-Watch hetzelfde als voor alle andere schepen die onder Nederlandse vlag varen. Ze mogen van ons de inzet verwachten die we aan ieder schip geven. Dan de Rijkswet nationaliteit zeeschepen.

De voorzitter:

Voordat u daarmee doorgaat, is er een vraag van de heer Laçin. Ik heb de Minister eerst maar alle vragen over Sea-Watch laten afhandelen. Maar nu is het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

We hebben in eerdere debatten uitgewisseld dat Nederland een openarmenbeleid hanteert en dat we ons in dat kader moeten inzetten voor een organisatie die mensen redt. Dat heeft de Minister vorige week zelf ook gezegd. Daarom heb ik ook bewust gevraagd naar de inzet van deze Minister in de gesprekken met haar Italiaanse collega en de inzet in de gesprekken die de ambassade in Italië met de Italianen heeft gevoerd. Want contact is één ding, maar wat was de inzet van deze Minister? Hebben wij ervoor gepleit de Sea-Watch zo snel mogelijk vrij te laten, los te laten? Ook de Italianen zijn vaker door de rechter op de vingers getikt, omdat ze onrechtmatige handelingen hebben gepleegd richting de Sea-Watch 3. Dus wat was de inzet van deze Minister richting haar Italiaanse collega?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De inzet was natuurlijk om bijstand te verlenen op de manier zoals ieder schip die van de vlaggenstaat mag verwachten. Ik weet niet precies welke woorden door de collega's van Buitenlandse Zaken zijn gebruikt in Rome, maar de normale bijstand, die aan iedereen wordt verleend, is ook aan dit schip in de richting van Italië geboden.

De voorzitter:

U heeft in totaal twee vragen, meneer Laçin. Dit is dus uw tweede vraag.

De heer Laçin (SP):

Het is niet anders, maar we hebben ook nog een VAO, waarin ik de dingen kan zeggen die ik wil zeggen. Ik vind dit antwoord onvoldoende. Ik herhaal dat ik – dan moet dat maar in de brief die toch gaat komen – heel graag wil weten wat het ministerie heeft geprobeerd om de Sea-Watch weer te laten varen. Want dat zou de inzet moeten zijn als vlaggenstaat. Ik krijg op

dit moment van deze Minister geen antwoord op die vraag. Ik wil heel graag weten wat onze specifieke inzet is geweest in deze casus richting de Italianen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kan ik niet anders dan gewoon herhalen: de bijstand verlenen die normaal is. Het is niet zo dat dit schip een voorkeurspositie heeft; het wordt gewoon behandeld als alle andere schepen die om bijstand vragen.

De voorzitter:

Dan is er nog een vervolgvraag op dit punt van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat niemand denkt dat de Sea-Watch een voorkeurspositie geniet bij de Nederlandse overheid. Ik denk dat de zorg is dat de Sea-Watch eigenlijk op alle manieren het werken moeilijk of zelfs onmogelijk wordt gemaakt. Dus daarom toch mijn vraag over het openarmenbeleid. Als de Sea-Watch mag uitvaren, en vervolgens naar de werf gaat, de benodigde aanpassingen doorvoert en daarmee aan alle eisen voldoet, staat de Minister dan garant voor hun inzet, hun werk op de Middellandse Zee als onderdeel van het openarmenbeleid, zoals dat ook voor andere ngo's geldt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb ook al in het verleden gezegd dat er niets verandert aan het Nederlandse openarmenbeleid. Wij stellen hier zeer terechte veiligheidseisen. Zodra ze daaraan voldoen, heb ik geen reden om daar verdere opmerkingen over te maken. Dan kunnen ze, zolang ze zich aan wet- en regelgeving houden, gewoon van het schip gebruikmaken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Bij de Sea-Watch hebben we natuurlijk ook het volgende gezien. De rijksoverheid stelt bepaalde regels op en daar moeten partijen aan voldoen vanwege de veiligheid. Sea-Watch is wat dat betreft nou niet bepaald de meest vriendelijke klant, aangezien ze een beetje een loopje nemen doordat ze toch uitvaren of zich niet melden. Nu liggen ze dus aan een ketting. Maar is de Minister het met mij eens dat ze daar alleen maar van af kunnen op het moment dat het veilig is, en anders niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik moet bekennen dat ik even was afgeleid.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In het hele proces van de Seawatch zijn heel veel partijen betrokken. Dat is goed en mooi, maar het is niet zo dat de Seawatch en haar bemanning het meest voorbeeldige voorbeeld zijn van samenwerking met de overheid, aangezien zij zelf ook moeten leveren en daar soms een beetje een loopje mee nemen. Is de Minister het met mij eens dat ze veilig moeten zijn en dat ze anders niet kunnen uitvaren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb steeds herhaald: gelijke monniken, gelijke kappen. Die veiligheidseisen hebben we niet voor niets gesteld en die zijn niet voor niets bij de rechter in stand gebleven. Daar moeten ze aan voldoen. Voor de rest worden ze behandeld als iedereen. Dat hoort ook zo.

De heer Schonis (D66):

Ik begrijp dat het schip aan de ketting ligt in Italië. De uitspraak van de rechter van de laatste keer over de veiligheidseisen waar ze aan moeten voldoen, gaf ze de tijd tot eind van dit jaar. Zolang ze aan de ketting liggen

omdat er kennelijk beslag is gelegd, kunnen ze domweg niet weg en kunnen ze niet aan die technische eisen voldoen. Een van de vragen die in eerste termijn is gesteld, is: is de Minister bereid om hun meer tijd te gunnen om aan die technische eisen te kunnen voldoen? Ze kunnen het nu fysiek niet oplossen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij hebben we het nu over een niet-bestaand probleem. Ik heb dat steeds gezegd. Als ze morgen vrij komen, kunnen ze naar een werf en kunnen ze het voor 1 januari in orde maken. Ik weet niet hoeveel tijd ermee gemoeid zal zijn. Als dat later is, pas eind december of in ieder geval binnen een tijd dat het niet op orde te brengen is, kunnen ze dat bij de ILT aangeven en dan kan de ILT ontheffing geven. Dan mogen ze varen naar die werf om het daar op orde te brengen. Ze krijgen de gelegenheid om het, zodra ze vrij zijn, bij een werf op orde te brengen.

De heer Schonis (D66):

Ik wil nog even van de tweede vraag gebruikmaken. Dat is heel mooi. U geeft hun de gelegenheid en de ILT kan ontheffing verlenen. Is het trouwens de ILT die ontheffing verleent of bent u dat als Minister? De ILT zelf. Kan de Minister de ILT een aanwijzing geven dat die ontheffing daadwerkelijk wordt verleend op het moment waarop die gevraagd wordt, omdat zij op dit moment redelijkerwijs niet in de gelegenheid zijn geweest om aan de technische eisen te voldoen?.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die aanwijzing hoef ik helemaal niet te geven aan de ILT, want in het verleden is er ook al sprake van geweest. Toen heeft de ILT steeds aangegeven: als jullie zeggen wanneer je waar en naar welke werf gaat om dingen te laten doen ... Dat is bijvoorbeeld ook gebeurd toen ze vorige keer vanuit Italië naar Marseille zijn gegaan, waar ze op een werf hun normale onderhoud moesten doen. Daar hebben ze toen toestemming voor gekregen. Ik heb er geen enkele twijfel over dat de ILT dat doet. Dat is gewoon staand beleid.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik had in de eerste termijn ook nog het punt gemaakt dat het onduidelijk is op welke wettelijke grondslag Italië het schip vasthoudt. Ik vraag mij af of de Minister dat al scherper heeft en of dat inzet is van de besprekingen die met de Italiaanse autoriteiten worden gevoerd. Ik hecht eraan om even te reageren op de opmerking die zojuist werd gemaakt dat de mensen die op de Sea-Watch werkzaam zijn, een loopje nemen met de overheid. Het werk is deze mensen in het afgelopen jaar moeilijk gemaakt en daar heeft de overheid niet aan bijgedragen, als ik het eufemistisch mag verwoorden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In mijn inzet in de richting van Sea-Watch heb ik heel veel uren meer zitten dan in welk ander schip dan ook, juist om hen te helpen om aan de eisen te voldoen.

Dan de Rijkswet nationaliteit zeeschepen. De heer Dijkstra heeft gevraagd wanneer die naar de Kamer komt. Werkgevers en werknemers onderhandelen nog over een laatste punt. Zodra we daar een uitslag van hebben, kunnen de stukken naar de Kamer. Ik hoop dat dat in het eerste kwartaal van 2020 zal kunnen.

Ik heb inmiddels voor de heer Laçin iets meer informatie over de Tsjechische schipper in Gelderland. Die is inderdaad door de politie bekeurd vanwege overtreding van het ADN, op de Waal ter hoogte van IJzendoorn, Gelderland. Het schip mocht volgens het ADN op deze locatie varende ontgassen, maar de schipper heeft bij die ontgassing geen

gebruikgemaakt van de voor deze ontgassing verplichte vlamkerende roosters. Daar heeft hij een boete voor gekregen. Het ging dus niet om het varend ontgassen zelf, maar om het foutief toepassen daarvan. Dan de technische eisen aan kleine schepen. Ik heb in de Transportraad inderdaad aandacht gevraagd voor die problematiek. Ik heb daar ook nog met een aantal landen bilateraal over gesproken. Een aantal van u noemde het feit dat dat natuurlijk binnen de Commissie voor de Rijnvaart besloten moet worden. Vanuit de Europese Commissie kwam het antwoord ... Hoe zeg ik dat netjes? De omvang van de problematiek was nog niet helemaal duidelijk; laat ik het zo zeggen. Het risico van een omgekeerde modal shift hadden ze niet goed voor ogen. Het antwoord was: een schip dat niet aan de eisen voldoet, vervuult meer dan een schip dat daar wel aan voldoet. Daar zijn wij het met elkaar natuurlijk ook over eens. We willen allemaal graag een verduurzaming van de binnenvaartvloot, maar dit pleidooi ging er juist over dat we de kleine schepen, die dit tempo niet allemaal kunnen bijbenen of het financieel niet kunnen dragen, toch willen kunnen blijven inzetten, omdat ook die schepen wel heel veel trucks van de weg halen die nog veel meer uitstoot zouden veroorzaken. Dat stond nog niet helemaal goed op het netvlies, dus ik ga proberen om dat bij de Europese Commissie nog wat duidelijker voor het voetlicht te brengen. Ik denk dat de landen die zelf wat meer in de binnenvaart zitten, veel makkelijker te overtuigen zullen zijn. Dit wordt dus vervolgd. Dan ben ik er, denk ik, doorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, dat denken wij ook. Nee, toch niet. Er komt nog een laatste vraag. U bent al door uw vragen heen, mevrouw Van der Graaf, maar ik geef u toch nog de gelegenheid.

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

Ik had net in mijn interruptie een vraag gesteld over de wettelijke grondslag op basis waarvan het schip nu vast zou liggen in Italië. Ik vroeg mij af ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat weten wij niet.

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

Ik neem aan dat dat een onderwerp is van het gesprek met de Italianen, om daar opheldering over te krijgen. Als er überhaupt geen goede wettelijke grondslag is, dan zou er natuurlijk al helemaal geen grondslag zijn om het schip vast te houden. Ik neem aan dat dat de inzet is?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik neem aan dat dat een normaal onderdeel is van de procedure van Buitenlandse Zaken. Als de ambassadeur van Nederland in Italië op pad gaat, ga ik ervan uit dat hij de juiste vragen stelt.

De voorzitter:

We maken even een soort restrondje, maar het moet wel heel kort, hoor. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik wil het nog even hebben over de ligplaatsen. De Minister geeft aan dat zij een brandbrief gaat sturen naar de gemeenten. Kan er niet alleen naar de ligplaatsen gekeken worden, maar ook naar de duur van langer dan drie dagen? Dat wil ik graag toegezegd hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. Ik ga graag in gesprek met de VNG om nog een keer het belang van de ligplaatsen te benadrukken. Ik neem daarin ook het verhaal mee over de kegelligplaatsen of niet-kegelligplaatsen, net als de drie keer 24 uur, want daar zit precies het knelpunt. Alle drie de aspecten zullen in zowel het gesprek als de brief worden meegenomen.

De **voorzitter**:

Echt heel kort, meneer Laçin. Ik wil afronden, want u heeft echt een waslijst aan toezeggingen gekregen. Dus een miniminvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Niet eens, voorzitter, alleen een kleine opmerking. In de eerste termijn is het ook gegaan over de KNRM en de bergers. Daar hebben we nu geen aandacht voor gehad. Als de toezegging al is gedaan, is dat prima, maar ik wil graag dat in de brief ook wordt meegenomen dat we op de hoogte worden gesteld zodra er witte rook is. De signalen waren positief, dus kan de Minister dat ook meenemen in haar brief?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

In alle eerlijkheid: gematigd positief. U weet ook hoe taai die kwestie is. Maar zodra we daar nieuws over hebben, zal ik dat uiteraard aan de Kamer melden.

De **voorzitter**:

Ik krijg ingefluisterd dat dat al een bestaande toezegging uit het vorige AO was.

Dan komen we nu bij de toezeggingenregistratie, zoals dat zo mooi heet. Tijdens het algemeen overleg Maritiem op 28 november 2019 is door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het volgende toegezegd.

- De Minister zal de Kamer met een brief informeren over de mogelijkheden en onmogelijkheden om het varend ontgassen op 1 juli 2020 in te voeren. In deze brief zal de Minister ook aangeven hoe er omgegaan zal worden met het toezicht op het varend ontgassen. Daarnaast zal de Minister in deze brief uiteenzetten of varend ontgassen in deze gebieden verboden is vanuit de Natura 2000-wetgeving. Deze toezegging is gedaan aan de heer Laçin en mevrouw Van Esch.

Ik kijk even naar de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat klopt.

De **voorzitter**:

Is deze de vorige keer ook al voorgelezen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De vorige keer is de voorzitter per ongeluk vergeten om de toezeggingen voor te lezen. Dus het zijn wel oude toezeggingen, maar ze zijn toen helemaal niet gedeeld. Er was toen een beetje verwarring over of we rechtstreeks een VAO in gingen of niet, dus toen zijn de toezeggingen helemaal niet voorgelezen.

De **voorzitter**:

Goed. Dan gaan we gewoon nu verder met de lijst van toezeggingen.

- De Minister zal de Kamer eind 2019 informeren over het vlootvervangingsprogramma en hoe hiermee verder wordt gegaan. Dit was een toezegging aan de heer Van Aalst.
- De Kamer ontvangt in het eerste kwartaal van 2020 de Havennota. Dat is een toezegging aan de heer Schonis.

- De internationale positie van de haven van Rotterdam zal nader worden toegelicht in de Havenvisie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een onderdeel daarvan. Het is niet een apart hoofdstuk, maar het zit erin.

De voorzitter:

De Minister geeft aan dat dat onderdeel zal zijn van de Havennota. Dat lijkt me logisch.

De Minister zal zo snel mogelijk, begin januari, om tafel gaan met onder andere deskundigen, gemeenten en Rijkswaterstaat om nog voor het broedseizoen te bekijken hoe het probleem met de plastic bolletjes kan worden opgepakt op Schiermonnikoog, en de Kamer hierover informeren. Mevrouw Kröger kreeg deze toezegging. Dat was de bolletjestop, hè?

De Minister zal de Kamer informeren over hetgeen nodig is om de zuidelijke vaarroute af te sluiten, over wat in dit verband wel of niet kan en welke termijnen hierbij gelden. Dit is een toezegging aan de hele commissie.

De Minister zal de Kamer informeren over de uitkomsten van het gesprek met Fishing for Litter. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger. Dat ging niet alleen om de bolletjes, maar ook om de andere plastics.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb gezegd dat als we er helemaal naar tevredenheid uit komen met Fishing for Litter, ik daarmee kan volstaan. Als dat onverhoopt niet zo is, dan ga ik daar en détail over informeren. Maar als ik gewoon goede afspraken kan maken en Fishing for Litter tevreden is, dan lijkt me dat het niet een heel uitgebreid verhaal meer hoeft te zijn.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw Kröger daarover een vraag heeft.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed gezien. Het gesprek gaat enerzijds over de kosten die al gemaakt zijn, maar het gaat natuurlijk ook over welke rol Fishing for Litter kan spelen in wat er nu nog van de MSC Zoe op de bodem van de zee ligt. Ik hoop iets te horen over de oplossing en de rol van Fishing for Litter daarin.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan stel ik voor dat, als het niet tot problemen leidt, dit in een volgende brief voor het AO Maritiem wordt meegenomen, om te voorkomen dat ik daarover een aparte brief moet sturen...

De voorzitter:

Daarover is consensus: daar zal op worden ingegaan voor een volgend AO.

- De Minister zal de Kamer informeren over het verminderen van de stikstofdepositie bij scheepvaart en zal in een brief ook uiteenzetten, welke stoffen onder dangerous goods vallen. Dat is een toezegging aan mevrouw Postma.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar ging het specifiek over het verschil tussen de noordelijke en de zuidelijke route. Want uiteraard gaan we ook nog met elkaar over stikstof in de scheepvaart in brede zin spreken. Maar dat zijn wel twee verschillende dingen.

De voorzitter:

Mevrouw Postma knikt, dus deze uitleg is de uitleg die we zullen hanteren.

- Voor het volgende AO Maritiem zal de Minister de Kamer informeren over de voortgang van de greendeal en zal hierbij ook ingaan op bronmaatregelen die kunnen worden getroffen in het kader van de stikstofproblematiek.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat heb ik zelf voorgesteld.

De voorzitter:

Daar houden we u dan ook gewoon aan.

- De Minister zegt toe een brandbrief naar gemeenten te sturen over de problematiek met de ligplaatsen. Zij zal hierbij ook de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens betrekken. Een toezegging aan de hele commissie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, inclusief de drie dingen die we net gewisseld hebben.

De voorzitter:

Ik zat hier net te spieken, maar dat gaan we er even bij zetten, hoor.

- De Minister beoogt de Kamer de antwoorden op de vragen over de Rijkswet nationaliteit zeeschepen in het eerste kwartaal van 2020 toe te sturen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat had ik eigenlijk niet als een toezegging opgevat. We zijn daarbij een beetje afhankelijk van de sociale partners. Werkgevers en werknemers zijn de laatste punten aan het uitonderhandelen. Als we dat in het eerste kwartaal afronden – daar hopen wij op – kan ik die brief sturen. Maar anders kan ik u wel een brief sturen, maar dan staat erin dat ze er nog niet uit zijn. Dus dat schiet niet op. We hopen u daarover zo snel mogelijk te informeren. Maar ik kan niet toezeggen dat dat in het eerste kwartaal is, want dat heb ik niet in de hand.

De voorzitter:

Zo spoedig mogelijk, zetten we er gewoon bij.

Daarmee komen we aan het eind van deze tweede termijn van de Kamer.

Er is een VAO aangevraagd, door mevrouw Kröger van GroenLinks.

Daarmee sluit ik deze vergadering en wens u allen nog een gezegende avond.

Sluiting 19.26 uur.