

Vergaderjaar 2016–2017

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 174**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 13 september 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 5 september 2017 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2017 ter aanbieding van de ontwerpwijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling en Verordening 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (Kamerstuk 31 409, nr. 155);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 juni 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over de ontwerpwijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling en Verordening 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (Kamerstuk 31 409, nr. 171).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,  
Tjink

**Voorzitter: Visser**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Helvert, Jetten en Visser,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 16.05 uur.

**De voorzitter:**

Ik open dit algemeen overleg. Een aantal leden komt er nog aan. Ik heet eenieder in deze zaal van harte welkom bij dit algemeen overleg over scheepsverontreiniging, dat op een grote opkomst kan rekenen. Ik dank ook de Minister dat zij hier met haar ondersteuning is. Ik ga zo meteen het woord aan de heer Van Aalst geven. Ik vraag hem ook of hij straks, als de heer Jetten klaar is en de heer Van Helvert is aangeschoven, wellicht even de voorzittersrol van mij kan overnemen, zodat ik mijn bijdrage kan leveren. We hebben een spreektijd van maximaal vier minuten, maar ik ga ervan uit dat u allen wellicht binnen twee minuten klaar bent. Het woord is aan de heer Van Aalst.

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

Dank u wel, voorzitter. Dit is typisch een geval van een AO dat tussen wal en schip is gevallen. Dat sluit mooi bij dit onderwerp aan.

De Minister is te laat met de invoering van deze verordening. Maar goed, dat zal de PVV verder een zorg zijn, al zijn we natuurlijk wel benieuwd waarom de Minister hier zo laat mee komt. Vindt ze deze verordening ook een gevalletje «overbodige Europese regelzucht», temeer daar er een jaar later internationale regelgeving komt die nota bene veel eenvoudiger is, zoals de Minister stelt in haar antwoorden op de schriftelijke vragen? Waarom zouden we onze scheepvaartsector en rederijen nu opzadelen met een omslachtig Europees systeem terwijl dit kort daarna wordt vervangen door een veel eenvoudiger mondiaal systeem? Of voldoet iedereen in deze sector al aan de eisen die door het Europese MRV-systeem worden gesteld?

Afrondend wil de PVV graag weten wat het verschil is in kosten tussen het Europese MRV-systeem en het mondiale IMO-systeem.

**De voorzitter:**

Dat was een korte en duidelijke bijdrage. Ik geef nu het woord aan de heer Jetten namens de D66-fractie.

**De heer Jetten (D66):**

Dank u wel, voorzitter.

Als we deze verordening implementeren, mogen schepen die onder de EU-vlag varen, uiterlijk per 2019 alleen nog gerecycled worden door bedrijven die door Europa ook op een bepaalde kwaliteitslijst zijn geplaatst. Wat D66 betreft is dit wel een goede verordening, want volgens mij willen we niet dat Europese schepen worden gerecycled of gesloopt op werven waar sprake is van slechte arbeidsomstandigheden of waar klimaat en milieu onnodig worden geschaad.

Ik heb nog wel een aantal vragen over de verordening die nu voorligt. Hoe en door wie worden de bedrijven die het recyclen en slopen mogen doen, gecontroleerd? En met welke frequentie vindt die controle plaats? Welke verantwoordelijkheid heeft de ontdoener van het te recyclen schip straks nog? Moet hij zich er alleen maar vooraf van vergewissen dat het bedrijf op de Europese lijst staat? Of kan ook de ontdoener van het schip erop

worden aangesproken als achteraf bij controle blijkt dat het bedrijf niet op de lijst staat?

Aansluitend op de vragen van de PVV: er komt een gelijkschakeling van deze Europese verordening met het wereldwijde IMO-systeem. Kan de Minister hier bevestigen dat de inzet van de Nederlandse regering is om bij deze gelijkschakeling te komen tot minimaal dezelfde kwaliteitsstandaard als onder de huidige Europese verordening? Met andere woorden, gaat het wereldwijde systeem niet leiden tot een afzwakking van de ambities die nu zijn neergelegd?

De Minister is in de beantwoording uitgebreid ingegaan op uniformiteit tussen de lidstaten. Dat is belangrijk omdat we bij de implementatie van maritieme richtlijnen en verordeningen nog weleens uit de pas lopen in Europa. Aangezien wij wat laat zijn met deze implementatie, ben ik wel benieuwd hoever andere lidstaten zijn. Zien we al grote verschillen optreden of wordt deze verordening redelijk uniform geïmplementeerd? Ik neem nog heel kort de tijd voor twee andere onderwerpen, die wel met scheepsverontreiniging te maken hebben en waarvoor we afgelopen zomer aandacht hebben gevraagd met schriftelijke vragen. Ten eerste is dat stookolie. Ik wil de Minister een compliment maken voor het feit dat stookolie en vervuiling in het Arctisch gebied nu zijn opgenomen in het werkprogramma van het IMO. Ik heb daar namens D66 net als mijn voorgangers regelmatig aandacht voor gevraagd. Afgelopen zomer zag je weer dat schepen in de zomermaanden zonder ijsbreker door het Arctisch gebied kunnen varen. Het is daarom erg belangrijk dat we ambitie tonen op dit belangrijke dossier en dat we tempo maken om vervuiling van het Arctisch gebied te voorkomen. Nogmaals complimenten aan de Minister dat zij dit in het wereldwijde werkprogramma heeft gekregen.

Tot slot paraffine. We hebben daar voor de zomer ook over gesproken. De afgelopen zomer is er helaas weer veel paraffine aangespoeld op de Nederlandse stranden. Paraffine kan gevaarlijk zijn voor huisdieren, dieren en mensen, omdat het zich kan ophopen in de maag als ze het opeten, maar het is ook gewoon zonde van de vervuiling op onze mooie Nederlandse stranden. Voor de zomer zei de Minister – terecht, denk ik – dat je idealiter wilt dat we paraffinedumping en – lozing in zee internationaal aanpakken, maar we zitten wel met de huidige situatie. Onze Nederlandse havens en stranden zijn plekken waar veel van die schepen komen en onze stranden zijn er ook kwetsbaar voor. Interessant in de beantwoording – die overigens uitgebreid en zeer helder was, waarvoor dank – was de zinsnede dat de opruimacties die Rijkswaterstaat in 2016 heeft uitgevoerd, tussen de drie en vier ton per keer hebben gekost. Als je dat snel even optelt, hebben we vorig jaar zo’n miljoen moeten uitgeven aan het opruimen van paraffine. Dit jaar is er ontzettend veel opgeruimd door Stichting De Noordzee, maar het zou me niks verbazen als ook Rijkswaterstaat deze zomer een aantal keren in actie heeft moeten komen. Als het een miljoen per jaar kost om dit op te ruimen, is het dan niet veel goedkoper om samen met de havens in te zetten op meer preventie? Kunnen we niet beter eenmalig aan de voorkant met de sector investeren om paraffinelozing op zee verder te voorkomen dan steeds achteraf opruimen en betalen? Ik heb de Minister de vorige keer uitgedaagd om te bekijken of zij de Noordzee als eerste gebied kan aanwijzen. Dat heeft zij nu ook bevestigd in de beantwoording. Maar ik ben toch benieuwd of zij de komende tijd met de Nederlandse havens het een en ander kan doen. Ik vraag de Minister om de Kamer actief te informeren over de voortgang van het overleg met de IMO en over het rapport van de Wageningen Universiteit, zodra dat beschikbaar is. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dat was precies binnen de vier minuten. Ik geef nu het woord aan de heer Van Helvert namens de CDA-fractie.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik bied mijn excuses aan voor het late tijdstip waarop ik arriveerde. Ik geloof dat ik daardoor de inbreng van de PVV heb gemist, maar die zal ik zeer zeker gaan terugkijken.

Voorzitter. Ik wil een aantal dingen aan de Minister vragen, allereerst over het systeem voor het meten van de uitstoot van schepen. Hoe verhouden het mondiale systeem van de IMO en het Europese systeem zich tot elkaar? Ik heb begrepen dat het wereldwijde systeem van de IMO erop is gericht om één keer per jaar aan te geven wat de uitstoot van het geheel is, terwijl het Europese systeem per schip en per reis wil weten wat de uitstoot is. Ik snap dat je alles wilt weten en dat je die kennis zou kunnen gebruiken om mooie dingen te doen, maar de vraag is of het zinvol is om dat per reis door elke kapitein van elk schip te laten doen. Het CDA heeft daar grote vraagtekens bij. Als Europa die kennis graag zou hebben, zou het die ook via steekproeven of op een andere manier kunnen verkrijgen, in plaats van elke kapitein na elke reis te laten zeggen wat er is uitgestoten. Want dan moet je ook gaan bekijken wat ze vervoeren. Ik kan mij voorstellen dat als je een schip vol metalen hebt liggen, dat iets anders is dan als je iets lichters vervoert en dat je dan dus ook een andere uitstoot hebt. Volgens mij gaat dat een bureaucratie geven van heb ik jou daar. Daar zijn de scheepvaart en het milieu niet bij gebaat. De IMO zegt één keer per jaar wat de totale uitstoot is. Op die manier kun je een doel stellen voor het jaar erna en het jaar daarna. Dat kun je naar beneden bijstellen. Uiteindelijk gaat het om het totaal en niet om de uitstoot van elk voor zich. Hoe staat de Minister daartegenover? Wat is überhaupt onze rol daarin? Kan de Kamer of de Minister daarin nog iets betekenen? Wij pleiten ervoor om het IMO-systeem te hanteren en niet het Europese systeem.

Ik heb een vraag aan de Minister over het slopen van schepen. We hebben daar sinds 2009 een verdrag over, maar Nederland heeft dat nog steeds niet geratificeerd. We kunnen natuurlijk heel boos worden op de Minister, maar de eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat bijna nog geen enkel land dat verdrag heeft geratificeerd. Er zijn wel enkele goede voorbeelden, zoals België en Congo; dan komt dat ook nog eens voorbij in de Kamer. Ratificeren is natuurlijk een hele goede zaak en Nederland zou daarin als scheepvaartnatie een voorbeeld moeten geven. Als meer landen gaan ratificeren, kunnen we ook bekijken hoe we kunnen zorgen dat er een gelijk speelveld komt, zodat men in Bangladesh of op andere plekken niet meer op blote voeten en met een ijzervijltje in de hand schepen hoeft af te breken, want dat is gewoon niet goed.

Tot slot de paraffine. Mijn collega Jetten vroeg daar ook al het een en ander over. Hij heeft daar een vraag over gesteld, net als mevrouw Van Tongeren. Het is jammer dat zij vandaag niet aanwezig is. Ik heb begrepen dat Europa graag wil dat de commerciële was van schepen bij de terminal gaat gebeuren. Ik kan mij daar van alles bij voorstellen, want zelfs het kleinste beetje paraffine dat overblijft – los van de dingen die echt misgaan, waar de heer Jetten vragen over heeft gesteld – willen we liever niet in de Noordzee hebben. Maar als je de commerciële was van elk schip bij de terminal laat doen, heeft dat natuurlijk wel gevolgen. Hoelang moeten die schepen dan stil blijven liggen bij de terminal? Welke gevolgen heeft dat voor de schepen en voor Rotterdam? Ik heb begrepen dat het af en toe best wel druk is in de haven van Rotterdam. Welke gevolgen heeft het als alle schepen voor de was enkele dagen langer moeten blijven liggen? Staat dat in goede verhouding tot wat we willen bereiken met de paraffine?

Ik kijk even naar de voorzitter of ik nog een onderwerp mag aansnijden.

De **voorzitter**:

U hebt nog tien seconden.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik heb nog tien seconden. Dan dank ik alvast de Minister voor haar antwoorden.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mijnheer Van Helvert.

**Voorzitter: Van Aalst**

De **voorzitter**:

Als plaatsvervangend voorzitter geef ik nu mevrouw Visser van de VVD het woord.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het wordt geen herhaling van de inbreng, mijnheer Van Helvert. Maar misschien toch wel, want we hebben hier te maken met twee Europese verordeningen. Als Kamer kun je daar niks meer van vinden, want die verordeningen liggen voor en moeten worden geïmplementeerd. Wat je wel kunt doen, is terugkijken op hoe het is gegaan. De VVD vindt het volgende. Niemand is tegen betere recycling of tegen een beter inzicht in de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Maar de wijze waarop die in de verordening zijn vormgegeven – mijn collega's van de PVV en van het CDA wezen daar ook op – betekent dat Europa er nu voor kiest om het per schip en per reis inzichtelijk te maken. Het doel is datacollectie. De vraag is dan of het middel niet veel zwaarder is dan de doelstelling die ooit is beoogd. Dit geldt temeer daar in internationaal verband – de IMO – wordt gewerkt aan hetzelfde doel, namelijk om beter inzicht te krijgen in de CO<sub>2</sub>-uitstoot om vervolgens met elkaar af te spreken op welke normen je zou kunnen sturen en wat dat dan betekent. De vraag die door collega's deels al is gesteld, is dan hoe we deze verordening gaan implementeren. Aan de verordening an sich kunnen we niets meer doen. Daar kunnen we van alles van vinden, maar de vraag aan de Minister is hoe zij deze verordening gaat implementeren, wetende dat in IMO-verband wordt gewerkt aan hetzelfde. Is zij bereid om in het kader van de implementatie daarmee te wachten? Kan dat überhaupt? Wat zijn dan de consequenties? Ook is afgesproken dat datgene wat er in IMO-verband uitkomt en de Europese verordening moeten worden geharmoniseerd. Hoe ziet de Minister dat voor zich? Wij zijn als VVD bang dat we straks te maken hebben met dubbele boekhoudsystemen, waarbij ondernemers twee boekhoudsystemen naast elkaar moeten gaan houden. Dit kost al 3,3 miljoen per jaar aan administratieve lasten. Straks komt het IMO-systeem erbij. Ik weet niet om hoeveel het dan zal gaan, maar we hebben dan in ieder geval te maken met twee systemen. De vraag is even hoe dit op elkaar kan worden afgesteld. Hoe kunnen we de administratieve lasten verlagen? Waarom kan niet worden gewacht op de implementatie van het IMO-systeem? Het doel kan wat ons betreft ook op een andere manier worden bereikt.

Dan is de vraag of Nederland ook direct gaat handhaven. Of wordt met de havens en de belangrijkste concurrenten afgesproken dat er op dezelfde manier wordt geïmplementeerd, al dan niet vertraagd? Hetzelfde geldt voor de handhaving in dezen. Ik krijg hierop graag een antwoord van de Minister.

De heer Jetten heeft net naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording al gesproken over paraffine. Nederland zet zich in voor een algeheel verbod. Dat ligt nu ook op de IMO-tafel. Uit de sector hebben we signalen gekregen dat er eigenlijk niet is overlegd met de sector zelf over wat dit concreet betekent en hoe je er op een goede manier invulling aan kunt geven. Is de Minister dan ook bereid om een impactassessment uit te voeren van de wijze waarop je dit op een goede manier zou kunnen

implementeren, zodat ook de sector zelf aan zet is en dit op een goede manier kan uitvoeren?

**Voorzitter: Visser**

De **voorzitter**:

Ik schors de vergadering voor korte tijd.

De vergadering wordt van 16.18 uur tot 16.24 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan verder met de vergadering. Ik geef graag het woord aan de Minister voor de beantwoording in eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Op de agenda staan twee verordeningen die al eerder zijn vastgesteld. Ze gaan over de manier waarop we moeten omgaan met verontreiniging door schepen. De ene verordening richt zich op de vraag hoe ze ontmanteld of gerecycled moeten worden. De andere richt zich op CO<sub>2</sub>-uitstoot. Wat wij hier doen, is de implementatie: de vervolgstap. Beide verordeningen hadden een directe werking. Dat betekent dat het niet uitmaakt dat we laat zijn met de implementatie. Ze zijn direct van kracht geworden. De implementatie is wel nodig om uiteindelijk ook de ILT en andere instanties te kunnen mandateren om toezicht te houden en sancties op te leggen. De verordeningen zijn dus allebei van kracht. Met de ontwerpwijziging wordt de Nederlandse implementatie geregeld: het aanwijzen van de toezichthouder en het vaststellen van de sancties. Ik heb die regeling niet vóór de zomer gepubliceerd, terwijl we toen eigenlijk al wel klaar waren. De Tweede Kamer vroeg bij de indiening van de feitelijke vragen om geen onomkeerbare stappen te zetten. Ik ben blij dat wij de verordeningen nu behandelen, zodat we ermee aan de slag kunnen. Wat houdt het systeem allemaal in? Klopt het dat het Europese MRV-systeem over de monitoring van de CO<sub>2</sub>-uitstoot een opgave per schip en per reis vereist? Daar gaat het inderdaad om. Het is een datasysteem per reis. Daarnaast vindt monitoring plaats op jaarbasis door het samenvoegen van de gegevens per reis. Dat ligt vast in de verordening die hier meerdere keren aan de orde is geweest. Dat kunnen we niet wijzigen. De komende twee jaar zal een alignment plaatsvinden aan de IMO. Een deel van de commissie zegt: maak het hetzelfde als de Europese inzet. Een ander deel zegt: hou het ruimer en zorg dat ze het niet meer per reis hoeven te doen. De komende twee jaar zal dit punt aan de orde zijn in de consultatie met de Europese Commissie. Wat is nou de meest slimme manier om uiteindelijk die gegevens, die data, boven tafel te krijgen?

Hoe verhoudt de MRV-verordening zich in algemene zin tot de regelgeving die nu bij de IMO gemaakt wordt en die per 1 januari 2019 in werking treedt? Het Europese MRV-systeem is uitgebreider en gedetailleerder dan de regelgeving van de IMO. Het gaat niet alleen per reis en per schip, maar ook in de rapportering. De vereisten zijn gedetailleerder en gelden voor individuele schepen en voor de exacte omvang van de lading, in tegenstelling tot de IMO-regelgeving.

Er zijn verschillen in de verificatie. De EU werkt met verificateurs die zijn geaccrediteerd door de nationale organen, de zogenaamde klassenbureaus. Ze vallen onder de verantwoordelijkheid van de vlaggenstaat. Rapportering in IMO-verband gebeurt rechtstreeks van het bedrijf via de nationale autoriteit aan de IMO. Ook dat is dus anders.

De transparantie is ook anders. Het Europese systeem is transparanter en geeft informatie over data van het bedrijf en van individuele schepen. In IMO-verband verloopt die publicatie van data anoniem op basis van een

totaalpercentage aan CO<sub>2</sub>-uitstoot door de internationale scheepvaart. Er zitten dus wel wezenlijke verschillen in.

Hoe verhouden de afspraken in MRV-verband zich tot de IMO-afspraken? Is er geen sprake van twee keer ingrijpend wijzigen snel na elkaar? Ik denk dat het belangrijk is om nog een keer te benadrukken dat beide systemen zich gewoon richten op het bereiken van energie-efficiency en op de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies. Die MRV-verordening is ontwikkeld omdat Europa het gevoel had dat er sneller maatregelen genomen moesten worden.

Bij de ontwikkeling van de MRV-verordening is ook afgesproken dat het Europese systeem uiteindelijk afgestemd zou worden met het wereldwijde, mondiale systeem, omdat we uiteindelijk allemaal op mondiaal niveau een gelijk speelveld willen hebben. De verschillen die er nu zijn op rapportering, transparantie en verificatie zullen we dus moeten gaan bespreken op het moment dat we het gaan hebben over harmonisatie. Je kunt als Europa zeggen: dit is wat we hebben en we willen graag dat het wordt overgenomen. Maar in the end moet je het natuurlijk wel met de hele wereld doen. Daaruit komt de best mogelijke deal naar voren. Als we in de tussentijd ervaringen opdoen en ook zelf zien dat iets op een andere manier beter kan, dan moeten we dat ook vooral gaan gebruiken. Dat alignmentproces, dat afstemmen van het Europese model op het mondiale model, zal vanaf deze zomer zo'n twee jaar in beslag gaan nemen.

De heer **Jetten** (D66):

Misschien is het goed als ik me op dit punt nu even verduidelijk. Het gaat mij er niet zozeer om dat wij de systematiek van Europa opleggen, maar ik denk dat wij in Europees verband vrij duidelijke ambities hebben neergelegd. Zoals de Minister net ook zei: het gaat om het beperken van de uitstoot. Zo meteen gaat het erom dat we op een fatsoenlijke manier recyclen. Aan die doelstellingen mag wat ons betreft niet getornd worden. Als je daar wereldwijd een simpeler systeem voor bedenkt dat tot minder lasten voor de sector leidt, is dat natuurlijk prima. Ik heb daar wel een vraag bij. Hoe doe je de handhaving als je alleen nog maar op jaarniveau controleert? De ILT doet in Nederland de inspecties. Stel dat zij een jaarrapport van een bedrijf krijgt. Wanneer en hoe ga je daarop handhaven? Volgens mij is dat een van de redenen waarom we het op Europees niveau nu per reis doen, zodat je gericht kunt optreden. Neemt de Minister dat mee? Of heeft zij er nu al ideeën over hoe je dat zou kunnen doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ben allereerst blij om te horen dat het de heer Jetten niet zozeer om het systeem gaat als wel om het doel. Dat is iets meer in lijn met de andere leden van deze commissie. Ik denk zelf ook dat je de ambitie en het doel hoog moet stellen, maar vervolgens wel moet bekijken wat de beste methodiek is om het te realiseren.

Voor het handhavingssysteem zijn natuurlijk heel veel alternatieven bekeken, ook alternatieve beleidsopties. Mevrouw Visser vroeg wat er in het verleden nog meer was bedacht. Ik noem een compensatiefonds, een bijdrage per schip aan CO<sub>2</sub>-emissies, een marine emission trading system, dus emissiehandel, verplichte emissiereductie per schip, belasting op brandstof en belasting op emissies. Uiteindelijk is daar het huidige MRV-systeem uit gekomen. Nogmaals, volgens mij moeten we gewoon openstaan voor andere vormen op het moment dat we er iets anders op kunnen bedenken. Ik zou nu niet weten wat het beste alternatief is voor de handhaving per schip. De ILT zal in ieder geval vanaf januari gaan handhaven, in eerste instantie op Nederlandse schepen omdat wij daarvoor nu eenmaal een vlaggenstaatverantwoordelijkheid hebben.



Daarna moeten we in alignment bekijken of andere methodieken meer of beter resultaat opleveren.

Er is gevraagd naar het afstemmen van de handhaving met de buurlanden. De ILT werkt nauw samen met de inspecties van buurlanden. De aanpak van de handhaving wordt gedeeld en er worden goede ervaringen uitgewisseld. Het uitgangspunt is natuurlijk dat er zo veel mogelijk een level playing field blijft bestaan. Als je tegen de handhavers zegt dat ze misschien nog even niet moeten gaan handhaven omdat de burens dat nog niet doen, is dat echt vloeken in de kerk. Dat moet je dus niet doen. Ik vind het zelf wel altijd van belang dat je echt met elkaar optrekt, ook in je toezichtsrelaties. De een moet niet veel intensiever met iets aan de slag zijn en daar veel verder in zijn dan de ander. Ik kom bij de andere verordening, die over de scheepsrecycling, waarbij deels dezelfde vragen rijzen als bij de wijzigingen en de verschillen ten opzichte van de IMO.

**De voorzitter:**

De heer Van Helvert wil eerst een vervolgvraag stellen.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Ja, ik zag dat de Minister dit onderwerp afsloot en naar het volgende ging. Ik ben blij dat de Minister zegt dat wordt geprobeerd om zo veel mogelijk een level playing field te bewerkstelligen. Heel concreet: hoe zeker kunnen we er dan van zijn dat België en Duitsland dat even sterk doen? Ik zou er toch wel van balen als er dadelijk gewoon schepen naar Antwerpen of Hamburg blijken te gaan omdat Nederland het weer heel netjes doet en de andere landen nog niet. Kan de Minister hier iets duidelijker in zijn dan alleen te zeggen dat de wens er wel is? Anders moeten we bekijken of we dit op een andere manier wel goed kunnen regelen.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Ik zei het net eigenlijk al: daarover hebben we gewoon onderling overleg. Ook bij andere modaliteiten blijft het natuurlijk altijd complex. We hebben dat gezien in de transportsector met het vrachtverkeer. Als een land of een toezichthoudende organisatie besluit om het anders – soms strenger en soms minder streng – te doen, dan is dat best complex. Ze hebben allemaal hun eigen bevoegdheden en vrijheden, zelfs ten opzichte van de bestuurders die ze aansturen. Wij kunnen ook niet zomaar tegen onze ILT zeggen dat ze dingen niet moet doen. Dat is nu eenmaal haar rol. Nogmaals, ik denk dat we juist goed moeten blijven bekijken of het overal al is geïmplementeerd en of het ook op dezelfde manier is geïmplementeerd. Als dat niet zo is, moeten we onmiddellijk aan de bel trekken. Dat is het belangrijkste wat we kunnen doen.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Het is goed om te horen dat er goed onderling overleg is. Kan de Minister al zeggen wat er in dit geval uit het overleg is gekomen? Met andere woorden: is in het overleg gezegd dat men het ongeveer op dezelfde manier gaat doen? Of is in het overleg naar voren gekomen dat bijvoorbeeld België nog even een halfjaar of een jaar wacht? Als de uitkomsten van het overleg nog niet bekend zijn bij de Minister, kan zij de Kamer op een later tijdstip dan iets hierover melden?

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

De uitkomsten zijn wel bekend. De aanpak van handhaving wordt gedeeld. We wisselen ook ervaringen uit. We zeggen dus niet zomaar dat we het op een andere manier gaan doen. Het is ook niet alleen een overleg, maar er zijn ook vergaande afspraken gemaakt in EU-verband op dit vlak.



## **Voorzitter: Van Aalst**

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik wil toch even doorgaan op dit punt, want we kennen deze discussie. Op het dossier van de havens hebben we het eerder gehad over de Vpb-plicht, maar laat ik een ander voorbeeld noemen: de aanlandplicht voor de visserij. Dat is iets totaal anders, maar dat speelt zich ook af op het water. We hebben daarbij te maken met Europese verordeningen, maar ondanks dat er afspraken zijn gemaakt over de handhaving, handhaaft de ene lidstaat wel en de andere niet. De Minister gaf aan dat de ILT per 1 januari gaat handhaven. Maar als op 15 januari wordt geconstateerd dat er in Duitsland en België niet wordt gehandhaafd, wat wordt er dan concreet gedaan om te voorkomen dat Nederlandse ondernemers op kosten worden gejaagd en het gelijk speelveld verdwijnt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Als Minister kan ik niet anders antwoorden dan dat ik mij aan de wet- en regelgeving moet houden. Als wij afspraken hebben gemaakt en er verordeningen zijn, dan zullen wij die moeten handhaven, zoals in de regels staat. U kunt niet van mij vragen om dat niet te doen. Maar tegelijkertijd geef ik aan dat we steeds proberen om het speelveld goed in de gaten te houden, zodat we kunnen zien welke landen wat aan het doen zijn. Tot nu toe zitten we allemaal op één lijn en hebben we daar goede afspraken over gemaakt. Geef mij de ruimte om naar goed bevind van zaken te handelen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Het is heel mooi dat de Minister naar goed bevind van zaken wil handelen. Dat zijn we ook van haar gewend. Maar volgens mij gaat het hier juist om het gelijke speelveld. De Minister gaf zelf aan dat we in IMO-verband bekijken hoe we de harmonisatie – laat ik maar weer even een Nederlands woord gebruiken in plaats van een Engels woord – vorm kunnen geven. Kan de Minister ingaan – even los van de handhaving, waarover zij met haar collega's in gesprek gaat om die zo veel mogelijk gelijk te stellen in het kader van een gelijk speelveld – op de vraag hoe we er in IMO-verband voor kunnen zorgen dat ondernemers niet met twee systemen worden belast, waardoor zij met een dubbele boekhouding en dubbele kosten worden geconfronteerd? Wat kan zij daar nog voor doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik noem twee dingen. Nogmaals, het level playing field is voor mij ook ongelooflijk belangrijk. Daar zal ik dus bovenop zitten. Het tweede punt is dat er in IMO-verband wordt gezegd dat er per januari 2019 nieuwe regels moeten zijn. De komende twee jaar gaan we kijken hoe we de MRV kunnen doorvertalen naar een afspraak in IMO-verband. Het is niet de bedoeling dat er een dubbele boekhouding komt op dat vlak. Het is de bedoeling dat je harmoniseert en dat het ene overgaat in het andere. Daarmee beperk je de problemen voor de sector zo veel mogelijk. Bij recycling speelt min of meer hetzelfde, dus misschien is het goed als ik de vragen daarover ook meteen beantwoord. Daarbij kwamen min of meer dezelfde vragen aan de orde, ook over de dubbelingen. Ook op dit punt werd gevraagd hoe deze afspraken zich verhouden tot de IMO-afspraken die later komen. Hebben we niet twee keer ingrijpende wijzigingen nodig? De scheepsrecyclingverordening heeft als doel een snelle ratificatie van het Verdrag van Hongkong te faciliteren, zowel binnen de Europese Unie als in derde landen. Daarom worden in de verordening evenredige controles op schepen en scheepsrecycling toegepast op basis van het Verdrag van Hongkong. De vereisten van de verordening komen vrijwel geheel overeen met het Verdrag van Hongkong. Door de implementatie van die verordening hebben de

Europese landen aan het Verdrag van Hongkong voldaan. Dat was ook de bedoeling. We kunnen het Verdrag van Hongkong ratificeren zonder dat er twee keer ingrijpende wijzigingen doorgevoerd hoeven te worden. Mijn collega van Buitenlandse Zaken heeft mede namens mij een voorstel tot goedkeuring van het Verdrag van Hongkong door Nederland ter advisering voorgelegd aan de Raad van State. We hebben daarover net een advies ontvangen en dat leidt niet tot wijzigingen in de toelichting. Aangezien het kabinet demissionair is, moet er altijd nog een extra rondje worden gemaakt voordat het naar de Tweede Kamer kan worden gestuurd. Dat zal in het najaar zijn. Zes landen hebben het verdrag geratificeerd. In 2015 is de laatste richtlijn van de conventie afgerond. Heel veel landen zijn begonnen met de voorbereiding van de goedkeuring van het verdrag. Het aantal ratificeringen zal in de komende jaren snel toenemen. Ik streef naar een spoedige ratificering door Nederland. Het is van belang hoe de recycling vorm krijgt. Hoe worden de recycling-inrichtingen gecontroleerd en in welke frequentie? De scheepsrecyclinginrichtingen zullen allereerst moeten worden erkend om zeeschepen onder een Europese vlag te mogen recyclen. In Europa worden de inrichtingen door de nationale inspecties gecontroleerd. De ILT gaat de aanvragen van de scheepsrecyclinginrichtingen in Nederland beoordelen. Buiten Europa beoordeelt de Europese Commissie de aanvraag voor erkenning. Dat is, denk ik, van belang, omdat er landen zijn waar de inspecties toch op een andere manier georganiseerd zijn dan bij ons. De Europese Commissie kan bijvoorbeeld het EMSA de opdracht geven om ter plekke te inspecteren. Die erkende bedrijven komen op een zogenaamde Europese lijst van erkende scheepsrecyclinginrichtingen. De erkenning geldt ten hoogste vijf jaar, dus ze moeten dit iedere keer opnieuw laten bekijken. De omgevingsdienst is in Nederland het bevoegd gezag voor de gehele inrichting en voor de nationale milieuwetgeving. De ILT is het bevoegd gezag voor de eisen die gelden om te worden erkend. De ILT heeft ook contact met het bevoegd gezag en stemt daarmee ook bedrijfsbezoeken af die voor de erkenning nodig zijn. Zo wordt het dus vormgegeven. Kun je als ontdoener van een schip ook achteraf worden aangesproken als het niet op de lijst staat? Als eigenaar van een schip moet je, voordat je het schip recyclet, een zogenaamd «ready for recycling»-certificaat indienen bij de ILT. Daarop staat eigenlijk de regeling van de faciliteit die het schip recyclet. De ILT kan betrokken zijn bij de recyclingfaciliteit die op de lijst staat en kijken of die voldoende is uitgerust om het schip daadwerkelijk te kunnen recyclen. Als er geen «ready for recycling»-certificaat is, kan er niet worden gesloopt. Dat betekent dat je dus niet achteraf alsnog daarvoor aansprakelijk gesteld kunt worden.

#### **Voorzitter: Visser**

##### **Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Dat waren, denk ik, de belangrijkste vragen op het gebied van recycling. Dan kom ik bij paraffine, als u het mij toestaat. Zoals u weet, zijn we bezig om echt waterdichte regelgeving te maken die ervoor kan zorgen dat paraffine uiteindelijk niet meer zomaar geloosd kan worden. In afwachting van die regelgeving zijn we natuurlijk wel aan het bekijken wat we in de tussentijd kunnen doen. De heer Jetten vraagt bijvoorbeeld of ik al vooruitlopend op de internationale aanscherping het schoonmaken in eigen haven zou kunnen stimuleren. Is dat niet goedkoper dan uiteindelijk achteraf schoonmaken, vraagt hij. Mijn primaire inzet is en blijft gericht op het internationale lozingsverbod. Dat is eigenlijk het allerbelangrijkste. Want zelfs als we schoonmaak aan de haven stimuleren, komt er nu nog steeds van alles op onze stranden aan. Je zult dat moeten schoonmaken. Je kunt het budget natuurlijk maar één keer inzetten. Vooruitlopend hierop ga ik wel het gesprek aan met het Havenbedrijf en met de overnemers van ladingen. Op die manier kunnen we verkennen of we op vrijwillige basis al

effectieve en efficiënte maatregelen kunnen nemen om de afgifte van het waswater met restanten van paraffine en wax aantrekkelijker te maken. Net zoals dat geldt bij elke scheepsafvalstof, hecht ik nog steeds belang aan het principe: de vervuiler of de afgever betaalt. Ik wil hier dus wel over nadenken en ik wil ook bekijken of er mogelijkheden zijn om efficiënter en effectiever te zijn, maar ik zou er niet voor zijn om mijn schoonmaakbudget nu te verschuiven naar de havenkant. Want op het moment dat het er ligt, zullen wij er wel wat mee moeten doen. Ondanks het feit dat je niet onmiddellijk allerlei gezondheidsvraagstukken en -problemen krijgt, wil je het ook niet gewoon laten liggen. Gevraagd werd of wij de Kamer proactief zullen informeren over de vorderingen van het internationale overleg. Jazeker. Ik zal de Kamer voor het volgende AO Scheepvaart in december informeren over eventuele ontwikkelingen op dat vlak, omdat ik weet dat het de specifieke belangstelling heeft van de Kamer. Dat geldt ook voor de andere twee terreinen. Mochten daar al ontwikkelingen zijn, dan zal ik uw Kamer daar ook over informeren.

**De voorzitter:**

Ik kijk naar de leden. Ik vraag even het woord als deelnemer aan dit debat. Wil de heer Van Aalst mij even het woord geven?

**Voorzitter: Van Aalst**

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik had de Minister gevraagd of zij bereid was om een impactassessment uit te voeren. De Minister geeft aan dat zij bereid is om een brief te sturen met de ontwikkelingen, maar mijn vraag gaat iets verder. Is de Minister bereid om een impactassessment uit te voeren?

**De heer Jetten** (D66):

Mag ik, voordat de Minister de vraag beantwoordt, vragen aan mevrouw Visser wat dat impactassessment precies in kaart moet brengen?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dat moet in kaart brengen op welke wijze het verbod geïmplementeerd zou moeten worden en welke impact dat dan heeft op het Nederlandse bedrijfsleven in brede zin. Wij moeten namelijk een discussie over het gelijke speelveld, zoals we net hadden, en over de concurrentie met andere havens voorkomen. Wat betekent dit? Kan dit eerst inzichtelijk worden gemaakt? Dan weet het bedrijfsleven ook waar het aan toe is en kunnen eventueel andere afspraken gemaakt worden over de implementatie.

**Voorzitter: Visser**

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

Mijn vraag sluit daarbij aan. We hebben nu een Europese MRV, een uitgebreide uitvoering van het IMO-systeem, dat over een jaar gaat komen. Wat voor effect heeft dat op de kosten? Die vraag was volgens mij al gesteld: zijn er extra kosten en eventueel onnodige kosten voor die bedrijven? Misschien kan dat ook worden meegenomen in het impactverhaal. Daar komt dan nog bij dat wij dan als Nederland weer het braafste jongetje van de klas zijn. Dus: welke gevolgen heeft dat dan? Mijn eerste vraag aan de Minister blijft openstaan: vindt zij eigenlijk ook niet dat deze verordening overbodig is ten opzichte van het IMO-systeem dat eraan zit te komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Om maar met dat laatste te beginnen: nee, want we hebben dit echt nodig om te kunnen sturen op uitstoot en recycling. Het is daarom heel belangrijk dat de verordeningen die we nu in Europees verband hebben vast van start gaan. Vervolgens kunnen we hier in IMO-verband afspraken over maken, omdat we uiteindelijk willen dat iedereen het op dezelfde manier gaat doen.

Wat is nu de impact van de aanpassing van de MRV-verordening en hoe ziet het komende alignmentproces eruit? Op EU-niveau is er al een impactassessment voor de MRV gemaakt. Je kunt dus op basis van de huidige regels zien hoeveel het de bedrijven allemaal kost en wat ze wel en niet moeten doen. In het IMO-alignmentproces sta ik open voor verbeteringen en ideeën van de sector, om zaken op een betere en efficiëntere manier aan te pakken.

De eerstvolgende procedurele stap voor de aanpassing van de MRV-verordening bestaat uit publicatie van de onlineconsultatie, eind augustus, begin september van dit jaar. Die neemt drie maanden in beslag. Daarna komt er, midden november van dit jaar, een door de Europese Commissie georganiseerd event voor Europese stakeholders. Dan wordt er in september 2017 door de Europese Commissie nader onderzoek gelanceerd over de gelijkschakeling van het MRV-systeem. Daarna volgt in de zomer van 2018 weer de voorbereiding van een impactassessment en een wetgevend voorstel voor de goedkeuring door de Europese Commissie. Er komt dus een soort tweede impactassessment om voor IMO te kijken wat nu de beste manier is. Mevrouw Visser maakte zich een beetje zorgen dat dat nog niet gedaan was, maar er lag dus nog een oude in Europees verband. Er komt dus een nieuwe kans om een impactassessment te doen om de effecten van het wetgevend voorstel goed te kunnen bekijken.

**Voorzitter: Van Aalst**

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb een vraag ter verduidelijking. De Minister gaat in op het MRV-verhaal. Mijn vraag sloot aan bij die van de heer Jetten en bij de beantwoording van de vragen over paraffine en het lozingsverbod. In mijn inleiding gaf ik aan dat ik vanuit de sector geluiden hoor dat daar niet met de sector over is gesproken, terwijl in Nederland juist daarvoor gepleit wordt. Mijn vraag is of er niet eerst een impactassessment kan worden uitgevoerd, samen met het bedrijfsleven, om te kijken wat de impact ervan is. Mijn impactassessmentverhaal was daarop gericht, want ik wil voorkomen dat er onduidelijkheid over deze vragen ontstaat. Dit is dus niet zozeer een interruptie, maar meer een verduidelijking.

**Voorzitter: Visser**

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst heeft wel een echte interruptie.

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

Ik heb een verhelderende vraag aan de Minister. Kan zij bevestigen dat vanwege het MRV-systeem bedrijven nu aan extra regels moeten voldoen en dus extra kosten moeten gaan maken, terwijl die regels op het moment dat IMO ingevoerd wordt komen te vervallen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Nee. Ik kan wel bevestigen dat er met de MRV-verordening extra regels komen. Zo moeten zaken worden geadministreerd en transparant worden gemaakt, maar we weten niet hoe het nieuwe IMO-voorstel er uiteindelijk uit gaat zien. Zoals je het nu ziet, zie je verschillen, maar de onderhande-

lingen over de verdere vormgeving lopen natuurlijk de komende periode. Ik kan niet met zekerheid zeggen dat het Europese systeem uiteindelijk eisen stelt die later niet meer gesteld worden, waardoor nu kosten worden gemaakt die je straks niet meer hebt. Ik ben het wel met u eens dat als dit de strekking van de boodschap zou zijn, we dat zo veel mogelijk moeten voorkomen en we moeten kijken hoe we dat alignment zodanig vormgeven dat we niet nu investeren in zaken die straks niet meer nodig zijn.

Ik kom bij het paraffineverbod. Ik weet dat er een internetoverleg is geweest. O, pardon, een internationaal overleg. Ook is er een nationaal vooroverleg geweest. Ik denk dat het voor ons van belang is om altijd te weten wat de effecten zijn en om die ook samen met de sector zo goed mogelijk in beeld te krijgen, in welke vorm je dat ook doet: door een formeel impactassessment of door gewoon met elkaar in beeld te brengen hoe het moet worden vormgegeven.

**De voorzitter:**

Ik kijk even of de leden behoefte hebben aan een tweede termijn. Dat is bij sommigen het geval. De heer Van Aalst ziet af van zijn tweede termijn. Dan is het woord aan de heer Jetten.

**De heer Jetten (D66):**

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de heldere beantwoording. Nog meer dan al bij de schriftelijke beantwoording het geval was, ben ik gerustgesteld over de wijze waarop we het handhaven en inspecteren gaan doen bij het recyclen.

Er is één aspect dat ik in de discussie tot nu toe heb gemist. Ik wil even checken of mijn interpretatie juist is. Volgens mij helpt deze implementatie op het gebied van recycling ook een aantal Nederlandse bedrijven, want naast eventuele lasten die er voor de schepen bijkomen, kunnen Nederlandse werven die kunnen recyclen of slopen nu op de Europese lijst komen. Zo kunnen zij een veel grotere markt krijgen, namelijk alle schepen onder Europese vlag die straks geaccrediteerd bij Nederlandse werven terecht kunnen. Volgens mij kunnen de maritieme clusters in Hoogezand, Den Helder en Rotterdam hiervan zeer profiteren. Ik denk dat dat positief is. Ik wil dus even checken of dat klopt.

Op datzelfde punt heb ik nog een vraag. Recentelijk is een aantal vergunningen afgegeven voor sloop in Nederland. Bij IJmuiden wordt nu een platform gesloopt, terwijl er veel discussie was of je dat eigenlijk wel moet willen op die plek. De Minister zei net in de beantwoording in eerste termijn dat dit per 1 januari a.s. ingaat. Heeft het daarmee dus geen impact op vergunningen die recentelijk zijn afgegeven, gezien de discussies die onder andere over IJmuiden hebben gespeeld? Misschien vraag ik nu te veel in detail naar een bepaalde casus. Ik zie dat er nee wordt geschud. Dan ben ik benieuwd of de Minister er wat meer over kan vertellen. Nederland zou dan eigenlijk zeggen heel netjes te gaan werken met bedrijven die op een lijst staan, terwijl het net voor de implementatie nog toestemming geeft aan bedrijven die niet op de lijst staan of komen te staan.

**De voorzitter:**

De heer Van Helvert ziet af van zijn tweede termijn.

**Voorzitter: Van Aalst**

**Mevrouw Visser (VVD):**

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik denk dat ik mede namens mijn collega's spreek als ik zeg dat wij geen dubbele lasten willen en wel een gelijk speelveld rondom scheepsrecycling of CO<sub>2</sub>-reductie, op welke manier het ook geïmplementeerd wordt. Het gaat er dan vooral om

hoe je het bijhoudt. Volgens mij is dat duidelijk. Ik doe nadrukkelijk de oproep dat als de handhaving ertoe leidt dat we onszelf buitenspel zetten, er dan in ieder geval iets gedaan moet worden.

Ik wil toch even terugkomen op het lozingsverbod. De Minister zegt dat zij in een brief aan de Kamer zal ingaan op een aantal zaken voor de oude scheepvaart. Zij is ook bereid om met de sector te bekijken wat dit betekent. Ik heb er wel behoefte aan om dit iets specifieker van de Minister te horen. Ik denk dat de sector daar ook behoefte aan heeft. Dan weet men in ieder geval dat dit in kaart wordt gebracht. Ik hang ook niet aan termen als impactassessment. Wel zou ik willen dat voor het volgende AO Scheepvaart samen met het bedrijfsleven in kaart wordt gebracht wat dit lozingsverbod betekent. Het gaat mij dus niet om het woord, maar wel dat het in kaart wordt gebracht. Als ik een dergelijke toezegging van de Minister mag noteren, scheelt dat ook weer.

#### **Voorzitter: Visser**

##### **Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Voorzitter. Ik begin met de vraag van de heer Jetten of het ook goed is voor de positie van het Nederlandse bedrijfsleven. Jazeker, want we hebben bedrijven aangemeld die uiteindelijk onder zo'n scheepsrecycling-register zouden moeten vallen. Het heeft dus zeker een positief effect. Dat geldt trouwens ook voor MRV. Voor bedrijven en rederijen is het natuurlijk ook van belang om de energie-efficiency per schip of soms zelfs per kapitein te kennen. Ook met dat soort gegevens kun je je voordeel behalen.

Voor IJmuiden geldt nu nog de oude wetgeving. Het project verandert dus niet onmiddellijk. Wat gebeurt er als bedrijven nu al mogen slopen? De bepalingen zijn eind 2018 van kracht. De regeling gaat wel per januari in, maar de bepalingen zijn eind 2018 van kracht. Zolang ze nog niet van kracht zijn, geldt de oude regelgeving, de EVOA.

Dan tot slot het lozingsverbod voor paraffine. Ik ben akkoord met de oproep van mevrouw Visser. Ik zei al eerder dat het van belang is om dit samen met het bedrijfsleven af te stemmen. Wij zullen in ieder geval zorgen dat we voor het volgende AO de effecten hiervan teruggebracht hebben, in welke vorm dan ook. Dat kan een impactassessment zijn, maar ook een andere vorm. Als we het maar met elkaar eens zijn dat we daardoor goed inzicht krijgen.

##### **De voorzitter:**

Ik kijk even naar de leden. Er is niet om een VAO verzocht. Ik heb wel een toezegging genoteerd, of eigenlijk twee toezeggingen in één.

Voor het volgende overleg over scheepvaart, in december dit jaar, zal de Minister de Kamer nader informeren over de stand van zaken van de internationale aanpak van paraffinelozingen op open zee. Daarbij zal de Minister ook ingaan op de consultatie van de sector met betrekking tot een lozingsverbod en de effecten daarvan.

Die staan daarmee genoteerd. Ik dank de Minister en haar ondersteuning.

Sluiting 16.57 uur.