

Vergaderjaar 2018–2019

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 249

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 juli 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 juni 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. 4 december 2018 inzake uitvoering motie Visser/Van Helvert over de boetetarieven voor de binnenvaartsector (Kamerstuk 31 409, nr. 167) (Kamerstuk 31 409, nr. 200);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2019 inzake reactie op het bestuurlijk signaal van het Landelijk Informatie en Expertise Centrum (LIEC) «Search and Rescue Operations op de Middellandse Zee» (Kamerstuk 31 409, nr. 217);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2018 inzake jaarverslag 2017 van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Kamerstuk 31 409, nr. 204);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2019 inzake negende Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen 2018 over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Kamerstuk 24 691, nr. 131);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2019 inzake verbeteringen afstemming bedientijden sluizen en bruggen (Kamerstuk 31 409, nr. 219);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2019 inzake stand van zaken invoering verbod varende ontgassen binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 226);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2019 inzake informatie over diverse onderwerpen voor het algemeen overleg Maritiem van 29 mei 2019 (Kamerstuk 31 409, nr. 238);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 mei 2019 inzake uitvoering van de motie van de leden Van Aalst en Laçin over toepassing van de CCR-regels (Kamerstuk 31 409, nr. 187) (Kamerstuk 31 409, nr. 237);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juni 2019 inzake beantwoording resterende vragen eerste termijn AO Maritiem 29 mei 2019 (Kamerstuk 31 409, nr. 240).**

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: Schonis
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van Kooten-Arissen, Kröger, Laçin en Schonis,

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

Aanvang 13.01 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, allemaal. Bij dezen open ik de tweede termijn van het algemeen overleg van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het onderwerp Maritiem. Vandaag vindt de tweede termijn plaats, omdat wij de vorige keer daaraan niet zijn toegekomen. Welkom, Minister en ondersteuning. Welkom aan de Kamerleden. Ik stel ze even aan u voor: de heer Van Aalst namens de PVV, de heer Laçin namens de SP, de heer Remco Dijkstra namens de VVD, mevrouw Van Kooten namens de Partij voor de Dieren en mevrouw Kröger van GroenLinks. Mijn naam is Rutger Schonis namens D66. Ik mag deze tweede termijn vandaag voorzitten. De tweede termijn betekent dat de beantwoording van de Minister eigenlijk al is geweest. De Kamerleden krijgen zo meteen anderhalve minuut de tijd om daarop te reageren. Er is nog een brief nagezonden met de antwoorden op de resterende vragen uit de eerste termijn. Iedereen krijgt anderhalve minuut met twee interrupties over en weer. Die interrupties kunt u niet sparen, heb ik gisteren begrepen. Ik mag de heer Van Aalst als eerste uitnodigen om zijn bijdrage te leveren.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. We gaan het kort houden met een aantal dingen van de vorige keer die nog terug zijn gekomen. De PVV wil van deze tweede termijn van het algemeen overleg gebruikmaken om nog wat extra aandacht te vragen voor de beroerde situatie waarin onze helden van de binnenvaart nu verkeren.

Voorzitter. De Algemeene Schippers Vereeniging kaart namelijk nog een terecht punt aan voor wat betreft de boetetarieven in de binnenvaart-sector. Deze sector wordt nu onevenredig hard gepakt als er een boete wordt uitgeschreven, terwijl er bij spoor of vervoer op de weg op voorhand sprake is van een matiging van de boetes. De matiging van 50% die de Minister heeft ingevoerd voor natuurlijke personen doet geen recht aan de huidige situatie, helemaal niet als wij kijken naar de wijze waarop er met de concurrenten van de sector wordt omgegaan. Is de Minister van plan om hier nog verandering in aan te brengen?

Voorzitter. De PVV is daarbij van mening dat de afstemming van bedientijden voor sluizen en bruggen beter kan. Dit kwam gisteren al een keer voorbij en ook vorige week kwam het voorbij. Als we in Nederland een serieuze modal shift naar het water willen realiseren, moet het gewoon beter. De binnenvaart zelf kaart hierbij al aan dat niet alleen moet worden gekeken naar de betrouwbaarheid van de reistijd, maar ook naar de inzet om deze reistijd te beperken.

Voorzitter. De PVV is kritisch op het bedienen van sluizen en bruggen op afstand. Dit gebeurt steeds vaker, maar niet altijd met goede gevolgen. We herkennen allemaal de ongevallen hiermee. Die gaan dan natuurlijk ook ten koste van de vlotte doorstroming. Wat gaat de Minister dus nog doen om deze negatieve consequenties te tackelen?

Voorzitter. De PVV ziet dat er nog wat vragen zijn over de manier waarop de infrastructuurgelden worden verdeeld. 35% van het goederenvervoer vindt over water plaats, maar dat is natuurlijk niet het percentage dat deze

sector van dit budget krijgt. Kunnen we in de toekomst nog wat extra budget terugzien in de structurele investeringen?

Tot slot, voorzitter, misschien wel het belangrijkste punt. De PVV stelt dat er wel degelijk een verschil zit in de wijze waarop Nederland en de landen eromheen hun schepen keuren. We hebben hierover al heel vaak een discussie met de Minister gehad. We hebben de motie over de CCR-regels. Er is een Europese richtlijn die de minimumstandaard voorschrijft en de lidstaten zijn vrij om deze richtlijn naar eigen wetgeving om te zetten. Gaat het ten koste van onze eigen positie als daar in de landen om ons heen soepeler mee wordt omgegaan? We hebben het dus over het gelijke speelveld. Is de Minister bereid hier nu eens actie op te ondernemen, of blijft ze toekijken hoe het binnenvaartschip zinkt?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Het was iets buiten de tijd, maar we hebben vandaag een beetje tijd over. Ik geef het woord aan de heer Laçin voor zijn bijdrage.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Vorige week liet de Minister in de eerste termijn weten dat zij weinig kon betekenen voor de Sea-Watch 3, die door de Italiaanse regering in beslag was genomen. Inmiddels heeft de Italiaanse regering de Sea-Watch vrijgegeven omdat er niets strafbaars is gedaan. Het schip dat mensenlevens redt, vaart gelukkig weer; laten we hopen dat dit zo blijft. Ik vraag de Minister om ons op de hoogte te houden van de ontwikkelingen met betrekking tot de nieuwe veiligheidseisen voor het schip en de overgangstermijn die gehanteerd zal worden.

Voorzitter. Het verdrag voor een verbod op varende ontgassen wordt eind dit jaar geratificeerd en treedt zes maanden daarna, medio 2020, in werking. Toch heb ik nog een vraag over het provinciale verbod en de handhaving. Want gisteren hoorde ik op de radio een gedeputeerde van Gelderland die zei dat de politie een provinciaal verbod kan handhaven als een schip op heterdaad, tijdens het ontgassen, wordt betrapt. Dat was nieuw voor mij. Volgens mij is dat in de vorige debatten niet ter sprake gekomen. Kan de Minister hierop reageren? Klopt dit? Zo ja, welke gevolgen zou dit kunnen hebben?

Tot slot, voorzitter, kom ik op de binnenvaart en de binnenvaartschipper. De heer Van Aalst refereerde er ook al aan. Deze Minister doet daar veel en veel te weinig voor. De koude sanering van de kleine binnenvaart zet door. Als het zo doorgaat, is de helft van de vloot op korte termijn verdwenen. Watertrucks, Zulu's en de hardheidsclausule die in de eerste termijn zijn genoemd, zijn niet meer dan schijnoplossingen. De SP eist dat deze Minister ontheffing verleent aan schippers voor wie de CCR-eisen grote gevolgen hebben. Die ruimte om af te wijken is er voor lidstaten. Dat blijkt uit een Belgische studie; daaraan werd net ook gerefereerd. Ik vraag helder aan de Minister: gaat zij dit doen? Gaat zij opkomen voor de binnenvaartschipper nu zij de motie-Van Aalst/Laçin niet meer gaat uitvoeren?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Ook u was net iets buiten de tijd. Er is nog een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik was in eerste instantie iets vergeten te zeggen, namelijk dat ik het volledig eens ben met de heer Laçin en dat ik vergeten ben om alvast een VAO aan te kondigen. Dus bij dezen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Dat was wel een compliment, maar geen vraag aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil toch reageren, voorzitter. Haha.

De **voorzitter**:

Nou, dat mag. Ik dank u voor uw bijdrage en geef het woord aan de heer Dijkstra voor zijn bijdrage.

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

Ik dank de Minister voor de beantwoording in eerste termijn en de brief die we ontvangen hebben. Ik hoop dat de Minister nog gaat kijken naar de vaartijdenwet.

Mijn belangrijkste punt dat is blijven liggen, waar in de brief gelukkig wel deels op wordt teruggekomen, is de positie van de Nederlandse zeevaart. We hebben de Wet minimumloon besproken. De boete voor Vanquish is van tafel. Maar ik wil een toezegging van de Minister dat ze er alles aan gaat doen om te voorkomen dat schepen die onder Nederlandse vlag varen door dat wettelijk minimumloon minder aantrekkelijk worden gevonden dan nu het geval is. Die onzekerheid moet echt uit de markt. Dat is echt nodig, want partijen, reders, eigenaren van schepen geven mij aan dat zij kijken naar het omvlaggen van de Nederlandse vlag naar een andere, gewoon omdat er geen helderheid komt. De Inspectie SZW loopt te treuzelen, net als de Minister van SZW.

We hebben natuurlijk ook de casus met de cruiseschepen gehad. We vieren een vijfjarig jubileum, namelijk dat er al vijf jaar lang geen grote renovaties van cruiseschepen meer in Nederland plaatsvinden. Maar wel in Portugal, wel in Bremerhaven, wel in Le Havre. Ik vind dat onbestaanbaar. Het is een markt van 100 miljoen per jaar. We komen er niet uit als we alleen maar naar die vakbonden blijven luisteren. De werkgevers komen niet tot overeenstemming met elkaar. En SZW laat die boete van 1 miljoen nog steeds boven de markt hangen. Dat is echt kwalijk. Het is hartstikke zonde. Ik ben er in, ik geloof, december 2017 heel erg boos over geworden. Ik heb geduld betracht, maar mijn geduld is inmiddels op. Ik zit hier wel met de verkeerde Minister, want zij wil ook vooruit. Maar ik wil deze Minister vragen om echt alles in het werk te stellen om haar collega ervan te overtuigen dat het economische belang van de maritieme sector heel groot is en dat we dit moeten bewaken. Er moeten knopen worden doorgehakt.

De **voorzitter**:

Daarover heeft de heer Van Aalst een vraag.

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

Ja, ik heb een korte vraag. Laat ik weer beginnen met te zeggen dat ik het eigenlijk heel erg eens ben met de heer Dijkstra. Ik weet dat u er de vorige keer heel erg boos over werd, en terecht. Wat ik enigszins bijzonder vind – daar help ik hem even aan herinneren – is dat hij in deze coalitie zit met deze Minister. Als er iemand druk kan uitoefenen of deze Minister naar huis kan sturen als hij het er niet mee eens is, is het de heer Dijkstra wel. Is hij dat met me eens?

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

Ja, ik voer de druk op. Ik weet dat deze Minister opkomt voor de maritieme sector, maar er zit er nog eentje in het kabinet, bij SZW, en die moet ook hom of kuit geven. Dat gebeurt onvoldoende. Ik wil snel duidelijkheid, in de maand juni. Als die er niet komt, ga ik ook een debat aanvragen met SZW. Dan ga ik over deze commissie heen. Het maakt me niet uit als ik dan anderen voor de voeten schop, want ik wil oplossingen.

Zoals het nu gaat, gaat het gewoon niet goed. Die boodschap wil ik hier ook even helder laten doorklinken.

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

Goed om te horen dat ook na de verkiezingen de harde woorden van de VVD nog in de lucht blijven.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Meneer Dijkstra, heeft u nog een resterende bijdrage?

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

Nee, ik laat het hierbij.

De **voorzitter**:

Prima. Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Kooten.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. De Minister heeft ons afgelopen december een toezegging gedaan die zij niet is nagekomen, namelijk om voor het AO Maritiem van vorige week te reageren op ons verzoek. Ons verzoek was om in kaart te brengen waar het huidige verbod op varend ontgassen – dat is in de nabijheid van sluizen, bruggen en dichtbevolkte gebieden – wel en niet van toepassing is. Dat is geen overbodig verzoek, want het is al in werking getreden. Dan behoort het ook tot de verantwoordelijkheid van de Minister om te weten waar dit van toepassing is. Hoe kan de Minister het bestaande verbod handhaven als ze niet weet waar het geldig is? De Minister heeft morgen, op de dag af een halfjaar na de toezegging, het verbod nog altijd niet in kaart gebracht. Ze wil dit nu nog verder uitstellen door dit onderdeel te laten worden van de handhavingsactie die dit najaar komt. Dit terwijl gisteren nog in het nieuws was dat Duitse schepen nog altijd Nederland in en uit varen om te ontgassen. Desondanks doet de Minister precies het tegenovergestelde van wat ze beloofd heeft, namelijk vertragen in plaats van versnellen. Zij moet die toezegging wat ons betreft loskoppelen van die handhavingsactie. Kan zij uitleggen hoe een handhavingsactie eruit gaat zien als niet eens bekend is waar een verbod geldig is? Dat lijkt mij een voorwaarde om überhaupt te kunnen praten over handhaving. Graag een reactie van de Minister hierop.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik naar mevrouw Kröger voor haar bijdrage.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me heel erg graag aan bij de vragen over varend ontgassen die gesteld zijn door de SP en de Partij voor de Dieren. Ik heb twee punten, in de eerste plaats Sea-Watch. De burgeroorlog in Libië duurt voort. Ik ben blij dat het onderzoek van Italië heeft bewezen dat er geen sprake was van iets strafbaars en dat het schip dus weer is vrijgegeven om mensen te redden. Maar ik wil dan nu wel heel graag een structurele oplossing. De bijdrage van de Minister zou eruit moeten bestaan dat heel snel duidelijk gemaakt wordt wat er fysiek aan het schip moet gebeuren en welke diploma's de bemanning moet hebben. De rechter heeft tot de zomer uitstel verleend om hieraan te voldoen, maar eigenlijk weet de organisatie nog steeds niet wat die extra eisen zijn. Bij die eisen zien we dan ook graag de uitleg hoe deze zich verhouden tot de eisen aan vergelijkbare schepen of vergelijkbare organisaties, zoals de KNRM. Dat onderscheid wordt namelijk steeds kleiner. Graag snel duidelijkheid. Anders blijft dit hangen en weten we nog steeds niet waar we aan toe zijn.

Dan nog een vraag over de green deal. Hoe staat het daarmee? Wat is het nieuws daarover? Wat gaat de Minister doen om die aan te jagen? Hoe

zorgen we ervoor dat onze maritieme sector echt de kans krijgt om in verduurzaming te investeren? Welke stap gaat de Minister daarvoor zetten? Wordt de maritieme sector ook onderdeel van de afspraken in het klimaatakkoord? Wat gaat de Minister echt doen om die modal shift van weg naar water aan te jagen? Want tot nu toe lijkt dit die green deal alleen maar te frustreren. Graag een reactie hierop.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Uw tweede vraag was ook mijn vraag. Ik weet namelijk dat de Minister nog een week de tijd heeft om de green deal te sluiten. Ik ben dus heel benieuwd naar het antwoord op uw vraag. Ik laat het hierbij. Ik kijk even naar de Minister. Moeten we vijf minuutjes schorsen? Prima, dan schorsen we even vijf minuten voor de beantwoording.

De vergadering wordt van 13.14 uur tot 13.19 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik wil de Minister het woord geven, zodat ze de vragen kan beantwoorden. Even voor de goede orde: om 13.30 uur worden er twee nieuwe leden van de Kamer geïnstalleerd. Ik kijk dus of we voor die tijd klaar kunnen zijn. Zo niet, dan schors ik de vergadering en dan komen we daarna terug, want het gaat onder anderen om een collega van mevrouw Kröger. Wat we ook kunnen doen, is dat we de beantwoording van mevrouw Kröger als eerste doen. Dat zou ook nog kunnen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik het gewoon heel snel proberen en dan zien we hoever we komen.

De voorzitter:

Prima. Dan doen we dat. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eerst de vragen van de heer Van Aalst. Naar aanleiding van de motie-Visser/Van Helvert heb ik onderzoek laten doen naar de boetetarieven. Daar vroeg u specifiek naar. In december 2018 heb ik u ook geïnformeerd over de evaluatie toezicht Binnenvaartwet. Daaruit bleek dat de boetetarieven eerder laag dan hoog zijn in vergelijking met boetes voor dezelfde normen in andere regelgeving. Er is een matiging van 50% in opgenomen voor natuurlijke personen. We hebben ook de termijn voor het indienen van een zienswijze verlengd van twee naar vier weken. Het lijkt me dat we eerst even goed moeten monitoren hoe dat nu werkt voordat we een vervolgstap kunnen zetten.

Dan de infragelden. U zegt dat 7% erg weinig is voor de vaarwegen. Dat vind ik ook. Ik denk dat het ook heel goed is dat we de omslag maken naar het Mobiliteitsfonds, zodat we überhaupt van die silo's af komen en gewoon kijken wat er voor welk project nodig is. Dan zijn we van dat hele hokjesdenken af.

De technische eisen zijn een heel belangrijk punt. Meerdere Kamerleden hebben daar vragen over gesteld. We zijn wettelijk gehouden aan die eisen. U noemde een Belgisch voorbeeld. Ik heb net nog eens uitdrukkelijk gekeken of we nou echt niet iets kunnen. Ik probeer toch nog ergens een opening te zoeken. Het enige wat we nog zouden kunnen bedenken waarbij je wel af kunt wijken van die eis, is om het alleen binnen Nederland te doen. Ik ben bereid om daar nog naar te kijken. Dat zou soelaas kunnen bieden voor die schepen die Nederland niet verlaten. Anders mag het echt niet, maar als je binnen Nederland op een vast traject vaart, dan hebben wij wel een mogelijkheid om ontheffing te verlenen. Het enige wat ik u toe wil zeggen, is dus dat ik nog eens wil kijken of dat voor een enkele schipper misschien een oplossing zou

kunnen bieden. Maar je mag dan niet de grens over varen, want als het Europees is, dan moet je er echt aan voldoen. We zien geen mogelijkheid om dat te ontwijken, anders dan via de hardheidsclausuleprocedure.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft daar een vraag over.

De heer Laçin (SP):

De Minister heeft het over het kijken naar mogelijkheden voor schepen die binnen Nederland varen, maar is het dan ook niet zo dat de ILT bijvoorbeeld gaat over Nederland zelf, en dat het op eigen risico is als schepen naar het buitenland varen? Volgens mij gaat de Minister geen grenswacht opstellen om te kijken welke schepen naar het buitenland varen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zo zou het in de praktijk dan natuurlijk uitwerken, maar wel vanuit de wet- en regelgeving, die wij ook moeten respecteren. Als wij weten dat een schip wel degelijk buiten Nederland vaart, dan moet het wel aan die eisen voldoen. Maar laat ik u toezeggen dat ik nog eens even goed ga kijken wat de mogelijkheden zijn. Ik bedenk dit nu ook maar als ultieme poging om toch nog iets in uw richting te doen, maar ik kan daar nu niet alle details over kenbaar maken.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft nog een vervolgvraag.

De heer Laçin (SP):

Dat is dan misschien in ieder geval een begin van iets waar de binnenvaartschippers en de binnenvaartvloot iets aan kunnen hebben. Kan de Minister ook aangeven op welke termijn zij iets kan terugkoppelen? De nood is hoog; dat weet de Minister ook. Kan zij dus iets van een termijn aangeven richting ons?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laten we proberen om nog voor het zomerreces in ieder geval aan u terug te koppelen wat we dan weten.

Dan Beter Bediend. Eigenlijk hebben we daar gisteren ook al over gesproken. We streven echt naar verbeteringen in het hele vaarwegsysteem.

Ik zal ook nog snel even iets zeggen over het varend ontgassen, want daar hebben meerdere leden ook vragen over gesteld. De ILT gaat voor de handhavingsactie in kaart brengen waar dat wel en niet gaat gebeuren. Ook in het kader van de snelheid denk ik dat het verstandig is om u nog even schriftelijk te informeren over hoe die handhavingsactie van ILT dan precies in z'n werk gaat, want het is niet makkelijk om dat mondeling precies uit te leggen. Zullen we afspreken dat u voor de zomer ook nog een brief krijgt over hoe dat precies gaat en ook hoe het zit met het al dan niet handhaven op heterdaad? Dat neem ik dan mee in de brief van voor de zomer.

De voorzitter:

Daar heeft mevrouw Van Kooten toch nog een vraag over.

Mevrouw Van Kooten-Arissen (PvdD):

Op zich is dat prima, maar misschien kan de Minister het volgende toch nog heel kort uitleggen. Ik begrijp namelijk niet zo goed hoe het kan dat er nu al een verbod is op varend ontgassen in dichtbevolkte gebieden nabij bruggen en sluizen en dat de Minister eigenlijk nog niet weet waar dat verbod geldig is en gehandhaafd kan worden. Een antwoord op die vraag

was ons toegezegd voor het voorgaande AO, maar ik vind het goed als de Minister daar schriftelijk op terugkomt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik dat dan ook doen. Het gaat natuurlijk altijd om de grensgebieden. Als je echt midden in een stad vaart, is het duidelijk. Als je bij een brug vaart, is het ook duidelijk. Maar ja, waar houdt dat op? Het lastige met definities zijn natuurlijk altijd de grensgebieden. Ik kom daarop terug. Over Sea-Watch zijn ook meerdere vragen gesteld. Zoals u weet, is het ministerie in gesprek met Sea-Watch. Ik zie daar al iemand zitten. Goedemiddag! De vraag die ik eigenlijk vooral hoor, is: kunnen we op de hoogte worden gehouden van het verloop van de gesprekken en de vorderingen die worden gemaakt? Ik zeg graag toe om uw Kamer daarvan op de hoogte te houden.

In het laatste gesprek is afgesproken dat Sea-Watch voorbereidingen treft voor een certificeringsproces, zo heb ik begrepen en anders word ik straks vast gecorrigeerd. Er zullen berekeningen worden gemaakt ten aanzien van de lekstabiliteit. Er zal een bemanningsplan worden opgesteld. Er is afgesproken dat we vragen die bij ons nog openstaan gaan beantwoorden in de richting van Sea-Watch. We zullen proberen om dat zo snel mogelijk te doen. De ILT is ook beschikbaar voor verdere vragen over dit proces. Maar als er echt een stap is gezet, als er echt meer duidelijkheid is, dan zal ik uw Kamer daar zeker over informeren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik beluister de Minister. Zij zegt dat er van alles gaande is, en als er meer duidelijk is, worden wij geïnformeerd. Maar gegeven de vrij strakke tijdlijn en het feit dat de maatregelen nu nog niet duidelijk zijn en ook nog moeten geïmplementeerd, is volgens mij vooral de vraag wanneer de Minister die duidelijkheid kan verschaffen aan Sea-Watch, en dus ook aan de Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, die gesprekken lopen. Wat ik bedoel te zeggen met «u te informeren», is dat ik u er ook over informeer wanneer wij daar samen uit komen. Nogmaals, men is nog bezig met het bemanningsplan enzovoort. Al die berekeningen worden nu nog gedaan. Daar wordt samen constructief overleg over gevoerd. Als er resultaten zijn, zal ik die uiteraard ook graag met u delen, maar ik denk niet dat het zinnig is om van iedere individuele berekening tussendoor op de hoogte te worden gehouden. Dat lijkt me een beetje overdreven.

De voorzitter:

We gaan kijken of mevrouw Kröger het bemanningsplan zelf wil controleren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou, volgens mij gaat het daar niet precies om. Het gaat om het volgende. De Minister heeft besloten bepaalde eisen op te leggen. Wij als Kamer hebben gezegd dat het totaal helder moet zijn wat die eisen behelzen. De organisatie in kwestie geeft aan dat dat op dit moment helemaal niet helder is. Ik vraag er nu weer naar, en dan zegt de Minister: we zijn nog in overleg over die eisen. Maar als het pakket aan eisen kennelijk nog niet helder is, hoe kan Sea-Watch het dan allemaal voor 15 augustus geïmplementeerd hebben? Dan moet in ieder geval die tijdlijn toch veel reëler worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is voortdurend de miscommunicatie tussen ons: de eisen zijn wel helder, maar niet hoe ze in het specifieke geval van Sea-Watch uitpakken.

Daar moeten berekeningen op worden losgelaten. Daarvoor moet er bijvoorbeeld samen naar zo'n bemanningsplan worden gekeken. Die gesprekken lopen en zodra dat helder is, kom ik er bij u op terug. Eerder kan ik er niks zinnigs over zeggen.

De voorzitter:

Prima. Mevrouw Kröger gaat alvast naar de plenaire zaal, omdat haar collega geïnstalleerd wordt. De heer Laçin heeft naar aanleiding hiervan nog een vraag.

De heer Laçin (SP):

Ik had eigenlijk een beetje dezelfde vraag, maar ik wil het gewoon even helder hebben. We hebben die datum, 15 augustus. Dat is door de rechter uitgesproken. De Minister zei ook in de eerste termijn dat die gesprekken lopen. Ik ben daar blij mee. Ik hoop dat daar goede, duidelijke afspraken uit komen. Maar is het dan ook zo dat de Minister samen met Sea-Watch kijkt wanneer die afspraken precies geïmplementeerd worden en dat 15 augustus niet per se de datum is dat alles al geïmplementeerd moet zijn? Gaan de lopende gesprekken ook daarover? Zou er een bepaalde overgangstermijn gehanteerd kunnen worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal proberen om het nog scherper te zeggen. De rechter heeft aangegeven dat op 15 augustus die eisen helder moeten zijn. Daar ga ik voor zorgen, in overleg met Sea-Watch. Na 15 augustus zijn die eisen ook van toepassing op Sea-Watch. Mochten we daar niet uitkomen, dan moet de Minister daar volgens de rechter helderheid over geven. Dan is het vervolgens afhankelijk van wat er voor eisen uitkomen hoe de ILT daarmee om wil gaan. Want ik heb u vorige keer het voorbeeld genoemd: om aan de eisen te voldoen, weet ik niet of het schip nog naar een werf of wat dan ook moet. Daar zal rekening mee gehouden moeten worden. Maar voordat de ILT die helderheid kan verschaffen, moet ook daar duidelijk zijn wat er dan eerst moet gebeuren. Dus het is wel in die volgorde. Je weet niet wat er aan moet gebeuren, dus je weet ook niet hoeveel tijd daarvoor nodig is.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft nog een vervolgvraag.

De heer Laçin (SP):

Dan ga ik proberen een conclusie te verbinden aan wat de Minister zegt. De Minister zegt in gesprek te zijn over de eisen. Stel dat die eisen op 10 augustus helder zijn, dan gaat de Minister samen met de Sea-Watch en de ILT kijken op welke termijn alles kan worden geïmplementeerd. Daar houdt de ILT dan ook rekening mee. Die bevoegdheid ligt bij de Minister. Dat hoor ik de Minister nu eigenlijk zeggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, de bevoegdheid om al dan niet ontheffing voor aanpassing enzovoorts te verlenen, ligt bij de ILT. Maar ook de ILT moet natuurlijk helderheid hebben over welke eisen zij moet beoordelen.

De voorzitter:

De heer Dijkstra had nog een vervolgvraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik hoor nu in de beantwoording de ILT. Ik dacht dat het voorheen altijd de internationale criteria waren die gelden voor dit soort schepen. Het is toch niet zo dat we allemaal Nederlandse capaciteit gaan inzetten om weer naar de Middellandse Zee te vliegen om daar te gaan controleren en zo

allerlei kosten te gaan maken? Dat moet toch gewoon een verantwoordelijkheid zijn van de organisatie zelf?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zijn inderdaad internationale eisen, maar de ILT is onze toezichhoudende en handhavende instantie. Dat hebben we ook in het verleden gehad. Normaal gesproken vindt die certificering vooraf plaats. Zoals voor ieder schip geldt ook voor dit schip dat, als er in de loop der jaren iets niet in orde blijkt te zijn, er overal handhavend kan worden opgetreden. De heer Dijkstra had nog gevraagd om de collega van SZW ervan te overtuigen dat we moeten voorkomen dat schepen massaal gaan uitvlaggen. Het onderhoud van cruiseschepen moet in Nederland blijven, gelet op de werkgelegenheid. Ik heb binnenkort een overleg met collega Koolmees, die overigens dat belang zelf heel goed ziet. Ik zal hem nog eens vragen om dat nu voortvarend ter hand te nemen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Kooten heeft nog een vraag.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Een punt van orde: wordt er nog geschorst voor de regeling van werkzaamheden? Want ik zit een beetje op hete kolen, want ik wil daar een debat aanvragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb alleen nog een vraag te beantwoorden over de green deal.

De voorzitter:

Op het moment dat de regeling begint, zullen we schorsen. Maar volgens mij is dit het laatste punt van de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De green deal. Daar werken we nog heel hard aan. Ik kan natuurlijk niet in detail treden, omdat die gesprekken lopen. Ik probeer mijn uiterste best te doen. Ik ga de dames van de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) ook nog benaderen om te zien of we nog iets in beweging kunnen krijgen en of we elkaar kunnen vinden. Ik heb goede hoop, ik houd de moed erin, maar meer kan ik niet zeggen tot de dag daar is. Dat waren volgens mij alle vragen in vogelvlucht. Ik heb een aantal dingen toegezegd die schriftelijk naar de Kamer zullen komen.

De voorzitter:

Dank u wel. Volgens mij waren dat inderdaad de vragen. U hebt inderdaad nog een week de tijd om een deal te sluiten, als ze zich wil houden aan de motie die vorig jaar is aangenomen.

Deze keer en vorige keer zijn de volgende toezeggingen gedaan.

- De Kamer krijgt voor de zomer de aanzet voor de goederenvervoeragenda. Daarbij wordt ingegaan op de wijze waarop de modal shift wordt aangepakt. Er komt een brief aan de commissie.
- De vraag over capaciteit bij de inspectie zal worden meegenomen in de brief bij het AO Toezicht en handhaving van 28 mei. Volgens mij is dat ook gebeurd.
- Voorafgaand aan de tweede termijn heeft de Minister een brief verzonden met antwoorden. Dat is al gebeurd.
- De Minister gaat bekijken welke mogelijkheden er zijn om van de CCR-eisen af te wijken voor binnenvaartschepen die enkel in Nederland varen. Die brief komt voor de zomer.
- De Minister zal de Kamer schriftelijk informeren over hoe de handviingsactie van het varend ontgassen vorm wordt gegeven. Hierin wordt ook meegenomen voor welke gebieden dat verbod geldt. Ook

die brief komt voor de zomer, naar aanleiding van een vraag van de heer Laçin en mevrouw Van Kooten.

- De Minister zal de Kamer op de hoogte houden van de ontwikkelingen rondom de Sea-Watch.

De heer Van Aalst heeft een VAO aangevraagd, dat zal worden ingepland.

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

De Minister zal in overleg met de collega van SZW de Kamer laten weten hoe het ervoor staat, zodat we daar in juni knopen kunnen doorhakken.

De **voorzitter**:

Dat bevestigt de Minister. Ik weet dat de Minister van SZW de afgelopen dagen druk was met andere zaken. Volgens mij hebben we daarmee de toezeggingen gehad. Ik dank iedereen voor de aanwezigheid en sluit hierbij de vergadering.

Sluiting 13.38 uur.