

Aan de orde is het **VSO Binnenvaart en maritiem (31409, nr. 278)**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het VSO Binnenvaart en maritiem. Het woord is aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.



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

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Het is alweer een tijdje geleden, maar we hebben hier een rondetafelgesprek gehad over de vaarroute en welke juridische mogelijkheden we allemaal hebben om in te grijpen met een tijdelijke noodmaatregel bij grote containerschepen die bij slecht weer de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden willen nemen. Deskundigen gaven ons aan dat er meer ruimte is dan nu wordt genomen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland de interventiebevoegdheid om maatregelen te nemen wanneer een schip een onmiddellijk en dreigend ernstig gevaar voor het milieu van de kuststaat vormt, heeft uitgewerkt in de Wet bestrijding maritieme ongevallen van 2015 (artikel 18);

overwegende dat deze wet onvoldoende voorziet in de mogelijkheid om tijdelijke maatregelen te treffen wanneer zich een concreet geval van een gevaarlijke situatie voor het milieu van de kuststaat voordoet, zoals bijvoorbeeld het geval is wanneer een groot containerschip met slecht weer gebruik wil maken van de Waddenzeeroute;

verzoekt de regering de Kamer voor 1 september 2020 te informeren over hoe de Wet bestrijding maritieme ongevallen kan worden herzien, zodat deze wet de internationaal geboden mogelijkheid om tijdelijke maatregelen te treffen volledig en maximaal implementeert,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Schonis, Kröger, Postma, Van Esch, Laçin en Remco Dijkstra.

Zij krijgt nr. 279 (31409).

Een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV.

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

Ik ben ook bij die rondetafel geweest en wat mij daarbij opviel, is dat het heel vaak gewoon genegeerd wordt om

een andere route te nemen. Daar hoor ik nu eigenlijk niets over. Dus we kunnen de spelregels wel veranderen, maar hoe voorkomen we dat het weer misgaat? Daar hoor ik mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie niet over.

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

We hebben natuurlijk gezien dat de Nederlandse kuststaat wel adviseert maar dat de Duitse kuststaat niet adviseert. Ik dank eigenlijk de heer Van Aalst voor deze geboden mogelijkheid om de volgende vraag gelijk aan de minister te stellen. Hoe gaat het eigenlijk met het overleg met Duitsland hierover? Wij vinden het gewoon niet te accepteren en niet uit te leggen dat grote containerschepen die in slecht weer van oost naar west varen, in problemen kunnen komen en niet gewaarschuwd worden, waardoor onze kust en onze Waddeneilanden gevaar lopen. Hoe staat het daarmee? We weten dat er overleg is. Ik ben heel erg benieuwd of de minister daarin al voortgang heeft geboekt. Voorts wachten we natuurlijk op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, waarvan ik hoop dat we het snel zullen krijgen, zodat we echt over concrete maatregelen voor die vaarroute kunnen gaan spreken, ook internationaal.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst nog een keer.

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

Dat brengt mij tot de vraag in hoeverre de motie dan nu niet wat aan de vroege kant is, omdat we inderdaad nog geen OVV-rapport hebben en we eigenlijk niet weten wat het betekent als Duitsland er niet aan meedoet. Ik begrijp dat mevrouw Van der Graaf dat eigenlijk wel met mij eens is en nu via de minister vraagt hoe het geregeld is. Dat hebben we in ieder geval nu nog niet afgedekt als er schepen uit Duitsland komen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Graaf. Ik hoor eigenlijk niet echt een vraag.

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

Nou, ik hoor er eigenlijk drie vragen in, want de heer Van Aalst is daar heel slim in. Allereerst waar het gaat om Duitsland. Op dit moment voorziet onze wet er blijkbaar onvoldoende in. Dus moet je het doen met waarschuwingen. Nederland waarschuwt wel, Duitsland niet. Vandaar mijn vraag: minister, help ons uit de brand; hoe staat het daarmee? Deze motie is zeker niet aan de vroege kant. Wat we eigenlijk boven tafel hebben weten te krijgen na het debat en de rondetafels, is dat er verschil van inzicht is over hoe je de internationale verdragen moet uitleggen. Een hoogleraar gaf tijdens de rondetafel aan dat onze Nederlandse wet te strikt is geïmplementeerd. De internationale verdragen bieden meer ruimte. De ChristenUnie vindt dat we die ruimte ook moeten pakken, zodat je tijdelijke maatregelen kunt treffen. Daarnaast loopt het spoor van de vaarroute afsluiten, maar daarvoor wachten we op het rapport van de OVV. Wij vinden dus dat we dit sowieso moeten doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Laçin van de SP. Wacht u wel even tot het weer gereinigd is? Dank u.



De heer Laçin (SP):
Voorzitter.

Zes maanden geleden nam de Kamer mijn motie voor een landelijk verbod op varende ontgassen aan. We zijn een halfjaar verder. Het verbod zou volgende week woensdag, 1 juli, in moeten gaan, maar deze minister wil er niet aan. Nederland heeft de verdragswijziging geratificeerd, het nationale wetgevingstraject is doorlopen en publicatie in het Staatsblad volgt snel. Toch wordt er steeds gewezen op het CDNI-verdrag met vijf andere landen. De minister stelt dat andere landen het verdrag ook moeten ratificeren voordat er een nationaal verbod kan komen, terwijl het verdrag zelf ruimte biedt voor nationale voorschriften. Dat staat er letterlijk in. Kan de minister vertellen op grond van welk artikel van het verdrag een nationaal verbod niet zou kunnen? Want ik lees het verdrag toch anders: van wat geregeld is in het verdrag, kan je niet afwijken, maar wat nog niet geregeld is, kan nationaal. Zo lees ik het, dus ik wil graag een reactie van de minister.

Dan twee moties, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het CNB vindt dat het plan van aanpak voor behandeling van zeeschepen met gegaste lading moet worden herzien;

overwegende dat het fosfine-incident op de Fox heeft aangetoond dat schippers grote risico's lopen als zij niet goed geïnformeerd worden over de lading die zij moeten vervoeren;

overwegende dat goede en volledige informatie over de lading voor schippers van cruciaal belang is;

verzoekt de minister er in overleg met de sector voor te zorgen dat schippers geïnformeerd worden over specifieke eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen van hun gegaste lading zoals in de tankvaart al gebruikelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 280 (31409).

De heer Laçin (SP):

Dan de tweede en laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister heeft toegezegd dat tijdens de coronacrisis coulant omgesprongen zal worden met de drie keer 24 uurstermijn voor ligplaatsen;

overwegende dat er nog altijd voorbeelden zijn waarbij Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten naar elkaar wijzen en schippers hier de dupe van zijn;

verzoekt de regering om in overleg met de sector duidelijke afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid die aansluiten bij de behoefte van de schippers en Rijkswaterstaat het voortouw te geven in de naleving en handhaving van deze afspraken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 281 (31409).

De heer Laçin (SP):
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Postma van het CDA.



Mevrouw Postma (CDA):
Voorzitter, dank.

Het water staat onze prachtige historische chartervloot aan de lippen. Twee weken geleden hielden zij een protest voor het eiland Pampus. Sindsdien zie ik dat veel van ons de chartervloot in het hart gesloten hebben. Er zijn al veel vragen van verschillende collega-Kamerleden geweest. Er is een minister die zich inzet. Er is een staatssecretaris van Economische Zaken die zich inzet voor deze chartervloot, om te kijken hoe we die kunnen behouden. Wij ontvingen vlak voor dit debat een brief, waarin er antwoorden zijn gekomen op veel van onze vragen. Maar ik wil de minister toch oproepen om de regie te blijven houden op deze vragen, want ik mis twee dingen.

Ten eerste, er zijn ook vragen gesteld aan de minister van OCW over de chartervloot en over wat zij kan doen. Die zie ik niet terugkomen. Het andere is dat het schip Europa de verkeerde code heeft aangevraagd of heeft gekregen, en daardoor buiten de regeling valt. Ze hebben daar netjes een verzoek voor ingediend bij de RVO maar nog geen reactie ontvangen. Ik zou graag willen vragen of de minister daarnaar wil kijken.

Ik heb een motie om te kijken of de minister zich hiervoor wil blijven inzetten. Ik wil daarnaast de brief nog even zorgvuldig lezen om te kijken of al deze punten gaan helpen om deze vloot te helpen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland de grootste nog varende historische vloot ter wereld heeft;

overwegende dat die vloot door de coronamaatregelen ernstig in het bestaan wordt bedreigd;

overwegende dat de vloot tussen wal en schip lijkt te vallen omdat oplossingen lijken te liggen bij verschillende ministeries;

verzoekt de regering met een reactie te komen op de vragen van de sector, een reactie te geven op het gevraagde fonds en te onderzoeken hoe het voortbestaan van de historische zeilvloot gewaarborgd kan worden, en de Kamer daarover binnen twee weken te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Postma, Remco Dijkstra, Schonis, Van der Graaf, Moorlag en Stoffer.

Zij krijgt nr. 282 (31409).

Mevrouw **Postma** (CDA):

Excuses, voorzitter, mijn klokje tikte.

Mijn laatste vraag. Er loopt een discussie over de rol van de maritieme sector in de klimaatopgave. Inherent aan de maritieme sector is dat hij internationaal is. Nederlandse wetgeving is eigenlijk nooit effectief als het niet in een groter kader past. De vraag die we hebben is of we dan wereldwijd of Europees moeten focussen. We weten dat er al Europees wordt gefocust via een ETS-systeem, maar toch willen we de minister vragen om zich internationaal te blijven inzetten via IMO om te kijken wat voor emissiereducerende regelgeving we daar kunnen doen.

De voorzitter:

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



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

Dank u wel, voorzitter. Gevaarlijke stoffen in de binnenvaart; de heer Laçin heeft dat aangestipt en we hebben er vragen over gesteld. Het is belangrijk dat mensen weten wat er in een schip zit als ze gaan laden en lossen.

De bruine vloot is terecht door veel partijen genoemd. Fijn dat de brief vandaag is gekomen en dat er in ieder geval

uitstel is van de keuringen en er een aantal regelingen is getroffen.

We hebben eerder aandacht gevraagd — er lopen nog schriftelijke vragen — voor de visa van buitenlandse zeevaarders en vooral Nederlandse zeevaarders in het buitenland. Er zijn er toch wel veel die graag terug willen komen en nu eigenlijk gevangenzitten, vastzitten op hun schip. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders heeft daar terecht aandacht voor gevraagd en wij bij dezen dus ook.

Ik heb één motie, die gaat over de Amsterdamse haven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Amsterdamse haven de vierde haven van Europa is en internationaal van groot belang is;

overwegende dat er zorgen zijn geuit over een goede balans van zowel (inter)nationale als regionale belangen in deze haven;

overwegende dat de minister heeft aangegeven een stappenplan uit te gaan werken waarin mogelijke aanpassingen in de governancestructuur worden meegenomen en meer directe betrokkenheid van het Rijk bij het Amsterdamse havenbedrijf kan bijdragen aan optimalisering van ruimte en infrastructuur;

verzoekt de regering in dit stappenplan alle mogelijkheden voor het Rijk om voldoende invloed te kunnen uitoefenen op de situatie in de Amsterdamse haven om ook het (inter)nationale belang van de haven te kunnen waarborgen, te onderzoeken, bij dit onderzoek de ondernemers in de Amsterdamse haven te betrekken en over de uitkomsten van dit onderzoek, de gekozen vorm en de onderbouwing hiervan aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 283 (31409).

Dan is het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Een tweetal moties en een vraag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het recente ILT-rapport duidelijk laat zien dat er bij het sjourneren van containers op zeeschepen regelmatig grote tekortkomingen zijn en dat dit kan bijdragen aan gevaarlijke situaties en ongelukken;

overwegende dat dit zowel bij binnenkomende als vertrekkende schepen is geconstateerd, dat dit probleem dus zowel nationale als internationale remedies behoeft;

verzoekt de regering om controle en handhaving van de bestaande regels op te voeren en om zich in te zetten om in IMO-verband te onderzoeken wat voor verbeteringen mogelijk zijn die leiden tot een sterk verbeterde praktijk, afgestemd op de alsmaar groter wordende schepen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Van der Graaf en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 284 (31409).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan een motie naar aanleiding van het OVV-rapport over de olieramp in Rotterdam.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de olieramp in Rotterdam, waarbij slechts de brandstoftank van een schip beschadigd raakte, qua omvang vele malen groter bleek dan wat de reddingsdiensten aankonden;

overwegende dat van de haven van Rotterdam, de grootste oliehaven ter wereld, verwacht moet kunnen worden veel grotere lekkages sneller en beter te kunnen indammen en opruimen dan wat bij deze ramp mogelijk bleek;

verzoekt de regering om een uitgebreide inventarisatie te ondernemen van de mogelijk nodige en de daarvoor beschikbare reddingsmiddelen, materiaal, manschappen en protocollen in alle Nederlandse havens en te bezien of deze voldoende in overeenstemming zijn met ongelukken en rampen die in die haven denkbaar zijn, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 285 (31409).

U had nog een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Tot slot nog een vraag en die gaat specifiek over de situatie van de plasticvervuiling na de ramp met de MSC Zoe. Nog steeds zijn de stranden en de duinen van de Wadden vervuild en er spoelt ook nog steeds spul aan. Dat zie je eigenlijk bij de vloedlijn na een storm. Uit de beantwoording in het schriftelijk overleg leek een beetje het beeld te ontstaan als zou het klaar zijn, nu we een laatste grote bolletjesopruiactie hebben gehad. Ik wil eigenlijk de bevestiging van de minister dat dit níét het geval is, dat de situatie met plasticvervuiling blijvend gemonitord wordt en dat, als het weer mogelijk is om verder op te ruimen — of met een klepelzuiger of met de hand — dat ook gedaan wordt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Schonis van D66.



De heer **Schonis** (D66):

Dank, voorzitter. Ik heb twee minuten en twee moties, een over een heel actueel onderwerp en een over een onderwerp dat in de toekomst gaat spelen. Het actuele onderwerp betreft het wisselen van bemanningen aan boord van schepen. Ik heb het even opgezocht, maar er blijken wereldwijd inmiddels 400.000 zeevarenden langer dan hun contracttijd aan boord van een schip te zitten als gevolg van corona. Dat speelt ook in Nederland en Nederlandse schepen blijken daar ook last van te hebben. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de coronacrisis een situatie is ontstaan waardoor zowel Nederlandse als zeevarenden met andere nationaliteiten vastzitten aan boord van schepen omdat zij niet kunnen worden afgelost;

overwegende dat het fysieke en mentale welzijn van deze zeevarenden door deze situatie ernstig onder druk staat;

verzoekt de regering om nader te onderzoeken hoe bemanningswisselingen vergemakkelijkt kan worden, en de Kamer hier voor het zomerreces over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Van der Graaf, Postma, Laçin en Remco Dijkstra.

Zij krijgt nr. 286 (31409).

De heer **Schonis** (D66):

De andere motie betreft het vergroenen van de zee- en binnenvaartsector.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de zeescheepvaart voor een vergroenings-opgave staat;

constaterende dat met de Green Deal Maritiem is voorgenomen om enkele bestaande subsidieregelingen te herzien en te onderzoeken of deze ook voor de zee- en binnenvaart gebruikt kunnen worden;

overwegende dat de Nederlandse vloot nu te beperkt gebruikmaakt van deze subsidieregelingen, omdat te weinig passende regelingen beschikbaar zijn;

verzoekt de regering om in overleg met de maritieme sector in kaart te brengen of de genoemde subsidie-instrumenten voldoende aansluiten bij de vergroeningsambitie van de sector, en de Kamer uiterlijk 30 september hiervan op de hoogte te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 287 (31409).

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.



Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Voorzitter. Twee moties vanmiddag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in de (internationale) scheepvaart op grote schaal gebruikgemaakt wordt van het giftige fosfine(gas);

constaterende dat het ongeval met de vergiftiging van de schippers van het binnenvaartschip Fox heeft aangetoond welke risico's het gebruik van dit soort gif met zich meebrengt;

constaterende dat de minister aangeeft niet bekend te zijn met onderzoek naar de noodzaak voor het gebruik van fosfine of soortgelijke middelen;

constaterende dat de minister aangeeft dat alternatieve methodes denkbaar zijn;

verzoekt de regering alternatieven te onderzoeken voor het gebruik van fosfine en soortgelijke middelen, die niet schadelijk zijn voor mens, dier, natuur en milieu,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 288 (31409).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dan door naar de olieramp in Rotterdam in 2018. In de beantwoording van het schriftelijk overleg zegt de minister dat zij zich wil beperken tot de bevindingen van de OVV. Dat is wat ons betreft niet conform haar toezegging uit 2018. Toen zei ze: "De OVV doet onderzoek. Ik zal binnen dat lopende onderzoek zeker aandacht besteden aan de beschikbaarheid van mensen en materialen voor de vogelopvang. Dat zeg ik u bij dezen toe." De minister kan dus wel opnieuw zeggen dat niet te willen doen, net als in haar schriftelijke beantwoording, maar wat ons betreft is die toezegging in 2018 gedaan. Wij dienen dus nu een motie in om dat opnieuw voor elkaar te krijgen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij de olieramp met de Bow Jubail in 2018 in de Rotterdamse haven vele honderden zwanen besmeurd raakten;

constaterende dat de reddingsoperatie voor de zwanen buiten de scope van het OVV-onderzoek valt, terwijl ook op dit onderdeel veel te leren valt voor een betere aanpak bij toekomstige ongevallen;

constaterende dat de minister in 2018 heeft toegezegd aandacht te besteden aan de beschikbaarheid van mensen en materialen voor de vogelopvang;

verzoekt de regering parallel aan haar reactie op het OVV-rapport de Kamer te informeren over welke lessen geleerd zijn over de reddingsoperatie voor de zwanen en daarbij aandacht te hebben voor de benodigde crisisvoorraden en de beschikbaarheid van verzorgers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 289 (31409).

Dank u wel. De minister heeft aangegeven vijf tot tien minuutjes nodig te hebben voor de beoordeling van de moties, dus ik schors de vergadering tot 17.45 uur.

De vergadering wordt van 17.36 uur tot 17.45 uur geschorst.

De voorzitter:
Het woord is aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn een aantal vragen gesteld en een aantal moties ingediend. Laat ik eerst even de vragen beantwoorden en daarna de moties van een reactie voorzien.

Mevrouw Van der Graaf heeft na enige aanmoediging gevraagd hoe het overleg met Duitsland verloopt. Ik kan zeggen dat ik met de Duitse collega natuurlijk regelmatig contact heb. We hebben op dit punt met elkaar afgesproken zo snel mogelijk na het verschijnen van het OVV-rapport, waarvan ik hoop en ook wel verwacht dat het binnenkort zal komen, met elkaar om de tafel te gaan zitten om dit punt gezamenlijk op te pakken. Ik zal dan natuurlijk ook spreken over het punt waarover u de motie hebt ingediend: hoe zit het nou precies met de zuidelijke route, noordelijk, wat kunnen we wel en niet en hoe gaan we daar samen in optrekken? Ik neem dat mee nadat we het OVV-rapport hebben ontvangen.

Mevrouw Postma heeft nog gevraagd naar de bruine vloot: wanneer komen de antwoorden op de vragen waar ook OCW bij betrokken is? Die antwoorden zijn in behandeling. Ik ga ervan uit dat ze heel snel komen. Ik kan niet precies zeggen welke dag, maar u kunt die in ieder geval ruim voor het reces tegemoet zien. De casus van het schip Europa ken ik helaas niet, maar ik ben graag bereid om het even uit te zoeken en bij RVO na te gaan hoe dat zit.

Mevrouw Postma heeft ook nog gevraagd naar de inzet in IMO voor de CO₂-emissiereductie. Ik ben het zeer met u eens dat we daar natuurlijk niet alleen op Europees niveau, waar we goed samen optrekken, maar ook in IMO-verband aandacht voor moeten blijven vragen. Dat zullen we waar dat kan zeker in al onze IMO-overleggen meenemen.

De heer Laçin vroeg op grond van welk artikel een nationaal verbod op ontgassen onmogelijk is. Het korte antwoord is artikel 19, lid 4. Daarin staat dat het verbod op varende ontgassen van kracht wordt zes maanden na de laatste ratificatie. Het ligt dus echt niet aan mij. Ik zou het liever gisteren hebben gedaan, maar dat staat er nou eenmaal in.

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag over ...

De voorzitter:
Een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik lees het verdrag zo. In de wijziging CDNI 2016-I-4 staat letterlijk dat er ook nationale voorschriften zijn voor ontgaste schepen. Dat biedt ruimte om nationaal maatregelen te treffen, als ze nog niet in het CDNI zijn geregeld. Dit is nog niet afgekaart in het CDNI, dus het zou nationaal nog kunnen terwijl de ratificatie loopt. Het een sluit het ander wat mij betreft niet uit. Ik heb het ook juridisch laten checken. Ik vind echt dat de minister hier nog een keer naar moet kijken, omdat de Kamer een duidelijke uitspraak heeft gedaan. Woensdag 1 juli halen we dus niet. Kan de minister

zich hier nog een keer in verdiepen en ons wellicht schriftelijk informeren over de mogelijkheden die ze dan ziet, als het kan snel?

De voorzitter:
Dank u wel. De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals ik net aangaf, zou ik dit zelf ook liever gisteren dan vandaag doen. Als de heer Laçin wellicht nog wat meer informatie met ons kan delen waar hij precies op baseert dat het wel zou kunnen, dan leggen we dat nog een keer voor aan onze juristen en kijken we hoe het precies zit. Geen enkel probleem.

Mevrouw Kröger vroeg naar de plasticvervuiling naar aanleiding van de ramp met de MSC Zoe. U weet dat we daarover in gesprek zijn en blijven, maar ik wil u graag geruststellen en zeg u graag toe dat we dat goed blijven monitoren en b wanneer het zich voordoet we dat met de klepelzuigers of wat dan ook weer gaan proberen op te ruimen. Het antwoord is dus twee keer ja.

De voorzitter:
U krijgt volgens mij gelijk. Maar mevrouw Kröger heeft nog een interruptie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij met deze toezegging dat we de plasticvervuiling blijven monitoren. Ik krijg berichten van bijvoorbeeld Schiermonnikoog dat er nu alweer veel plastic zit rond de nesten van vogels en dat je met name na een storm of zwaar weer plastic in de vloedlijn ziet. Ik hoop echt dat dat in de monitoring meegenomen kan worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, zeker. We hebben natuurlijk geprobeerd om een extra inhaalslag te doen, juist voor het broedseizoen uit nog. Kijken wat er inmiddels te leren valt over wanneer het weer aanspoelt zodat we ook na het broedseizoen weer verder kunnen gaan, dat lijkt me prima. Ik vraag aan Rijkswaterstaat om daar goed contact over te houden met Schiermonnikoog en de andere eilanden.

Dan kom ik bij de moties. De motie op stuk nr. 279 vraagt om de Kamer voor 1 september van dit jaar te informeren over hoe de Wet bestrijding maritieme ongevallen zou kunnen worden herzien. Ik kan die motie oordeel Kamer geven. Ik maak daarbij natuurlijk wel de kanttekening dat we dat graag voor uw Kamer in kaart zullen brengen, maar dat ik daar nog niet meteen de conclusie aan verbind wat we hiermee gaan doen. Daar bekijken we natuurlijk het OVV-rapport voor. Deze motie kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:
De motie op stuk nr. 279 krijgt oordeel Kamer. Mevrouw Van der Graaf heeft nog een vraag.

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

Ik wilde de suggestie meegeven om misschien ook externe deskundigen te raadplegen. Dat hebben we als Kamer ook gedaan. Ik ben blij met het positieve oordeel van de minister hierover.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard doen we dat ook graag met contra-expertise van buiten ons eigen huis.

Dan de motie op stuk nr. 280. Die verzoekt om er in overleg met de sector voor te zorgen dat schippers geïnformeerd worden zoals in de tankvaart gebruikelijk is. Ik wil die motie ook oordeel Kamer geven. Het is belangrijk om mensen zo goed mogelijk voor te lichten. Dat ben ik eens met de Kamer — of in ieder geval met de indieners van deze motie, maar ik denk de rest van de Kamer ook wel.

De motie op stuk nr. 281 verzoekt de regering om in overleg met de sector duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid. Het lijkt me dat aan de onduidelijkheid over dat ligplaatsenbeleid die toch op de een of andere manier nog blijft hangen een keer een eind moet komen, dus ik ga deze motie oordeel Kamer geven. Desnoods ga ik zelf nog een keer met alle betrokkenen om de tafel zitten, want dit moet wel een keer opgelost worden.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst heeft een vraag.

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

Dank u wel, voorzitter. Wij hebben die signalen van die binnenvaartschippers ook gekregen. Dat is natuurlijk hartstikke vervelend, maar het beleid is eigenlijk niet onduidelijk. Het zijn een aantal bestuurders in provincies die vinden dat zij andere regels hebben. Daar zit voor mij het probleem. Dus ik ondersteun die motie, prima, maar volgens mij is gewoon het euvel dat het in een aantal provincies nog niet goed gaat. Daar moet de minister gewoon doorpakken. Die dienen zich gewoon aan de regels houden, punt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard zijn wij het erover eens dat provincies zich ook aan de regels moeten houden, maar ik weet niet of daar precies het probleem zit. We gaan het bekijken en er moet een oplossing komen. Dat ben ik met de Kamer eens. Die motie had dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 282 van mevrouw Postma verzoekt de regering om met een reactie te komen op de vragen van de sector, met een reactie op het gevraagde fonds, en te onderzoeken hoe het voortbestaan van de historische zeilvloot — daar hebben we het dan over — gewaarborgd kan worden en de Kamer daarover binnen twee weken te informeren. Die motie geef ik oordeel Kamer, met een klein beetje pijn in de buik of ik twee weken wel precies haal. Maar ik begrijp uw bedoeling, dus we gaan daar echt ons uiterste best voor doen.

De motie op stuk nr. 283 van de hand van de heer Dijkstra verzoekt om speciaal naar de Amsterdamse haven te kijken, naar de mogelijkheden voor het Rijk om daar voldoende

invloed uit te oefenen. Ik zal verder niet het hele dictum herhalen. Het verzoek is om alle mogelijke kanten van de zaak mee te nemen. Die motie kan ik ook oordeel Kamer geven, want dat is inderdaad van groot belang. Het past ook wel in de havenvisie.

Dan de motie op stuk nr. 284. Die is van mevrouw Kröger en verzoekt de regering om controle en handhaving van bestaande regels op te voeren en om in IMO-verband te onderzoeken wat voor verbeteringen mogelijk zijn die leiden tot een sterk verbeterde praktijk. Dan hebben we het over het sjoeren van containers. Zonder er al te veel omheen te draaien: dit is ook een belangrijk onderwerp, dus deze motie met het verzoek om daar in IMO-verband mee aan de slag te gaan geef ik ook oordeel Kamer.

Even kijken. De motie-Kröger op stuk nr. 285 verzoekt de regering om een uitgebreide inventarisatie te ondernemen van de mogelijk nodige en de daarvoor beschikbare reddingsmiddelen, materiaal, manschappen en protocollen in alle Nederlandse havens en te bezien of die voldoende in overeenstemming zijn met alle mogelijke ongelukken en rampen. Ik zou mevrouw Kröger willen vragen om deze motie nog even aan te houden, omdat ik in september ga reageren op de aanbevelingen van de OVV rondom het ongeval met de Bow Jubail. Daar zou ik dit eigenlijk in mee willen nemen. Ik verzoek u om de motie tot de reactie op het OVV-rapport aan te houden.

De **voorzitter**:

Anders wordt zij, neem ik aan, ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, want dan vind ik haar echt ontijdig, want we zijn druk bezig om de reactie op dat rapport te schrijven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat vind ik altijd een lastig verzoek, omdat de bedoeling juist is dat wij als Kamer de minister meegeven wat wij in de reactie op het OVV-rapport graag zouden willen zien, namelijk dat we breder kijken naar de risico's van zo'n olieramp in verschillende havens: hoe mitigeren we dat en hebben we genoeg materieel? Kan de minister in ieder geval een tipje van de sluier oplichten? Gaat de reactie waar zij mee bezig is, niet alleen over dit specifieke incident, maar kijkt zij ook of we bestendig zijn tegen dit soort olierampen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan mevrouw Kröger geruststellen dat we echt breder zullen kijken. Het OVV-onderzoek ziet er juist op om bredere lessen te trekken dan de les wanneer precies zo'n zelfde ongeval zich nog een keer zou kunnen voordoen. Maar het is een nogal breed verzoek en daarom vraag ik u om deze motie aan te houden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ga er even over nadenken.

De voorzitter:

Prima. Dan wordt zij ontraden, mits zij wordt aangehouden natuurlijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 286 verzoekt de regering om nader te onderzoeken hoe het wisselen van bemanningen vergemakkelijkt kan worden en de Kamer hier nog voor het zomerreces over te informeren. Ook hier ligt de tijdsdruk er behoorlijk op, maar we gaan het toch proberen. Oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 287 is ook van de hand van de heer Schonis. Die verzoekt de regering om in overleg met de maritieme sector in kaart te brengen of de subsidie-instrumenten die we nu hebben goed aansluiten. Met andere woorden, halen we daar wel de beoogde doelen mee? Ik vind het altijd heel goed om dat juist met de sector zelf te bekijken en dat niet alleen maar vanuit onze toren in de Rijnstraat in te schatten. Dus deze motie geef ik ook oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 288 is van de hand van mevrouw Van Esch. Die verzoekt de regering alternatieven te onderzoeken voor het gebruik van fosfine en soortgelijke middelen. Ik zou mevrouw Van Esch erop willen wijzen dat het dan niet zozeer gaat om de scheepvaart maar om het biocidenbeleid. Dat valt onder mijn collega Van Veldhoven. Ik zou u willen vragen om deze even aan te houden; dan kan ik mijn collega Van Veldhoven om een reactie op deze motie vragen, want zij gaat hierover.

De voorzitter:

Mevrouw Van Esch, bent u bereid om de motie aan te houden?

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ja, hoor. Ik kan me voorstellen dat het onmogelijk is om hier in tien minuten een reactie op te hebben. Dus ik hou haar even aan. Geen punt.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Esch stel ik voor haar motie (31409, nr. 288) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, en dan zal ik dus aan collega Van Veldhoven vragen om hier een reactie op te geven.

De voorzitter:

Buiten de microfoon wordt gevraagd of het voor het reces kan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De reactie van collega Van Veldhoven kan vast wel voor het reces.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 289.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, tot slot de motie op stuk nr. 289. Die is ook van de hand van mevrouw Van Esch. Die verzoekt de regering om parallel aan de reactie op het OVV-rapport de Kamer te informeren over welke lessen geleerd zijn van de reddingsoperatie voor de zwanen en daarbij ook aandacht te hebben voor de crisisvoorraden en de beschikbaarheid van verzorgers. Dat heb ik inderdaad in mijn volle bewustzijn destijds toegezegd, dus deze motie kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Prima. Dan zijn we daarmee gekomen aan het einde van de beraadslagingen bij het VSO Binnenvaart en maritiem.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik wil direct doorgaan naar het VSO Transportraad, want dat zijn dezelfde woordvoerders ... plus de heer Paternotte, ja. Excuus.