

23 Maritiem

Aan de orde is het **tweeminutendebat Maritiem (CD d.d. 08/12)**.

De **voorzitter**:

In één vloeiende beweging gaan we door het het tweeminutendebat Maritiem. Het commissiedebat is alweer enige tijd geleden gehouden. We hebben zes sprekers van de zijde van de Kamer. Ik vraag de deelnemers aan het debat nog even toestemming om mevrouw Pouw-Verweij, die niet aanwezig is geweest bij het commissiedebat, toch te laten deelnemen aan dit tweeminutendebat. Ik zie dat iedereen daar enthousiast over is, dus bij dezen.

Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Koerhuis van de fractie van de VVD.



De heer **Koerhuis (VVD)**:
Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Nederlandse scheepsbouwsector met 30.000 banen belangrijk is voor de regionale economie en als instituut voor kennis en innovatie;

overwegende dat het belangrijk is dat er een vlootvernieuwing van de Rijksrederij komt en dat dit kansen biedt voor de Nederlandse maritieme industrie;

constaterende dat een sterke Nederlandse scheepsbouwsector van strategisch belang is voor onze positie in de wereld;

verzoekt de regering om samen met de Nederlandse maritieme sector de vlootvernieuwing van de Rijksrederij strategisch te benutten en de kansen van de Nederlandse maritieme sector te optimaliseren;

verzoekt de regering om de Kamer hierover binnen zes maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Stoffer.

Zij krijgt nr. 378 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland een duurzame koploper in de scheepvaart wil zijn;

overwegende dat dit vraagt om een visie, een plan en een groeipad voor de productie, opslag en het transport van duurzame scheepvaartbrandstoffen en de productie en import van noodzakelijke duurzame energie in internationale context;

overwegende dat dit tevens vraagt om de ontwikkeling van nieuwe haventerreinen;

verzoekt de regering een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Tjeerd de Groot.

Zij krijgt nr. 379 (31409).

De heer **Koerhuis (VVD)**:

Tot slot, voorzitter. Ik heb Kamervragen gesteld over de vlootvernieuwing van de Rijksrederij, met name over de financiering. De beantwoording is vandaag binnengekomen. Ik zou daarbij graag nog even terugkomen op het antwoord op vraag 6. We zien in de beantwoording van de minister dat de vlootvernieuwing van de Rijksrederij inderdaad een daling gaat veroorzaken van de CO₂-uitstoot en de NO_x-uitstoot, maar dat de Rijksrederij tot nu toe nog geen toegang heeft kunnen krijgen tot de gelden uit het Klimaat- en het stikstoffonds. Ik vraag de minister hoe dat kan. Als we wel een daling van de CO₂-uitstoot en de NO_x-uitstoot kunnen krijgen, hoe kan het dan zo zijn dat we geen toegang krijgen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Heel goed. Dan is het woord aan mevrouw Van der Plas van de fractie van BBB.



Mevrouw **Van der Plas (BBB)**:

Voorzitter. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat meerdere rederijen in de Wadden te maken hebben met wetmatige moeilijkheden;

constaterende dat deze ondernemers met deze moeilijkheden niet goed geholpen worden door de overheid;

constaterende dat meerdere overheden, provincies en besturen hierbij betrokken zijn;

overwegende dat hierdoor het risico is dat rederijen stoppen;

overwegende dat door het stoppen van rederijen de mobiliteit van inwoners van de Waddeneilanden onder grote druk komt te staan;

verzoekt het kabinet om met desbetreffende provincies, gemeenten, het Waddenbestuur en andere relevante partijen te onderzoeken hoe het voor rederijen/ondernemers makkelijker gemaakt kan worden om te voldoen aan het mobiliteitsvraagstuk in het Waddengebied,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Plas en Pouw-Verweij.

Zij krijgt nr. 380 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat schepen op waterstof en methanol al worden gebouwd en dit een techniek is die kan helpen in de verduurzaming van de scheepvaart;

overwegende dat er vanuit de binnenvaartsector ambitie is om eerder dan 2035 op waterstof en methanol te varen;

overwegende dat waterstof en methanol belangrijk zijn in de verduurzaming van de scheepvaart;

verzoekt het kabinet om in gesprek te gaan met de binnenvaartsector om te kijken hoe de transitie naar waterstof en methanol eerder dan 2035 gerealiseerd kan worden;

verzoekt het kabinet om de uitkomsten van deze gesprekken om te zetten in een concreet en realistisch uitvoeringsplan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Plas en Pouw-Verweij.

Zij krijgt nr. 381 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vlootvernieuwing van de Rijksrederij een grote en waardevolle investering in onze maritieme maakindustrie kan zijn;

constaterende dat veel landen een protectionistisch beleid voeren waar onze maritieme maakindustrie hinder van ondervindt;

overwegende dat een groot gedeelte van de vloot van de Rijksrederij aan vernieuwing toe is;

verzoekt het kabinet om de werkgelegenheid, innovatie en het behoud van kennis en kunde in ons land mee te wegen bij alle besluitvorming over de vlootvernieuwing van de Rijksrederij,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Plas en Pouw-Verweij.

Zij krijgt nr. 382 (31409).

Heel goed. Dan is het woord aan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Over varende ontgassen verscheen gisteren een artikel in de NRC, waarin staat dat dit wellicht wel mogelijk is. De minister heeft altijd gezegd dat het niet kan — dan wel je de indruk onbekwaam te zijn — óf je wist wel dat het kon, en dan wel je de indruk bewust te traineren ten faveure van olieboeren zoals Shell.

Voorzitter. Ik heb de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met varende ontgassen bewust vervuillende en kankerverwekkende stoffen in de leefomgeving worden gebracht;

constaterende dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat in 2018 al aangaf ook zo snel mogelijk te willen komen tot een verbod, maar internationale verdragen dat in de weg zouden staan;

constaterende dat de Kamer desondanks in 2019 een motie aannam (Kamerstuk 31409, nr. 263) die de regering verzoekt alles op alles te zetten om uiterlijk 1 juli 2020 een landelijk verbod op varende ontgassen van kracht te laten zijn;

constaterende dat er nog altijd geen landelijk verbod is terwijl experts aangeven dat internationale verdragen daaraan juist niet in de weg staan;

verzoekt de regering op de kortst mogelijke termijn, uiterlijk binnen drie maanden, een nationaal verbod op varend ontgassen in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 383 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat superjachten disproportioneel veel CO₂-uitstoot veroorzaken maar zijn uitgezonderd van het EU-emissiehandelssysteem (EU ETS);

verzoekt de regering superjachten in verhouding tot de disproportionele vervuiling te belasten en ten minste onder te brengen in het emissiehandelssysteem,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 384 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister erkent dat het denken over het gebruik van vervuilende scrubbers is opgeschoven en momenteel geïnventariseerd wordt welke nationale beperkingen kunnen worden opgelegd;

van mening dat het onwenselijk zou zijn wanneer er, met beperkingen in zicht, nog snel nieuwe scrubbers worden geïnstalleerd;

verzoekt de regering het installeren van nieuwe scrubbers zo snel mogelijk te verbieden en het gebruik van nog nieuw geïnstalleerde scrubbers in Nederlandse wateren te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 385 (31409).

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Ik kom bij mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rusland met een "schaduwvloot" aan tankers probeert de olieboycot te omzeilen door bijvoorbeeld midden op zee olie over te tanken;

constaterende dat hier gemakkelijk op te controleren valt door a de gps- en AIS-gegevens van schepen te controleren en b de samenstelling van de olie te controleren;

verzoekt de regering al dan niet op genoemde wijze te zorgen dat er geen Russische olie wordt "witgewassen" in Nederlandse havens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 386 (31409).

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Mevrouw Pouw-Verweij. Meneer Van Raan?

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Ik begin alvast met praten.

De voorzitter:

Ja, begin maar alvast.

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Ik heb een vraag over ...

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, u stuurt mij altijd zo snel weg dat ik dacht: ik kom u tegemoet! Ik had mevrouw Pouw-Verweij niet opgemerkt. Excuses.

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Ik heb een korte vraag over het varend ontgassen. Daar wilde ik zelf ook wat over vragen en daar heb ik eerder ook al Kamervragen over gesteld. Ik heb er ook een motie over. Wij zitten hier een beetje mee. Wij zijn ook voor een verbod, maar tegelijkertijd zetten we de scheepvaart voor een groot probleem als we direct een totaalverbod gaan invoeren. Op dit moment is er namelijk geen alternatief. Zij geven zelf aan dat ze wel een alternatief willen, maar dat ze daarbij tegen een hele hoop bureaucratie en regelgeving aanlopen. Ik vroeg me af hoe u dat ziet.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik herken het punt dat de industrie noemt. Misschien herkent u wat de minister heeft gedaan. Er wordt gezegd dat het niet kan. Er wordt gewezen op internationale verdragen en er wordt getraineed. Technisch kan het overigens gewoon. Je kunt die gassen ... Die ontgassing moet plaatsvinden op het moment dat je wisselt van lading. Er is slechts één punt in Nederland, terwijl de industrie al jaren weet hoe vervuilen, gevaarlijk en kankerverwekkend toluene is. Maar goed, men heeft ze altijd een beetje de hand boven het hoofd gehouden. Er is één punt waar ze naartoe kunnen gaan. Dat is oplossing één. Maar dat is eigenlijk geen oplossing, want dat is maar één punt. Het tweede dat je kunt doen, is zorgen dat je niet wisselt van lading. Als je een benzeenhoudende lading voert en je dezelfde lading blijft vervoeren, wat ook veel efficiënter is, dan hoeft je dat niet te doen.

De **voorzitter**:
Prima.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Het is dus mogelijk. Het is in het belang van de volksgezondheid om die uitermate schadelijke uitstoot meteen te verbieden.

De **voorzitter**:
We snappen het.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Het is heel begrijpelijk dat de industrie dat niet fijn vindt, maar ze zijn jarenlang aan het lijntje gehouden. De vergelijking met de landbouw dringt zich natuurlijk op. Er is steeds gezegd: het hoeft niet, het hoeft niet, het hoeft niet. Dan doen ze het ook niet.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We gaan luisteren naar de heer Tjeerd de Groot van D66.



De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Voorzitter. Ik heb ook een motie over varend ontgassen, want regeren is vooruitzien. Deze motie roept de regering op om parallel te gaan werken, om die ontgassingsinstallaties voor te bereiden en om tegelijkertijd al te werken aan wetgeving. Nogmaals, regeren is vooruitzien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat varend ontgassen slecht is voor mens, dier en milieu en dat de maritieme sector zelf aangeeft graag een verbod op varend ontgassen te willen;

overwegende dat provincies varend ontgassen proberen te verbieden, maar dat provinciale verboden op problemen

in de handhaving stuiten en provincies daarom aandringen op een landelijk verbod;

overwegende dat Nederland een internationaal verdrag over ontgassen heeft ondertekend, maar dat Zwitserland dit als laatste land nog niet heeft gedaan;

verzoekt de regering om provincies op te roepen om binnen de geldende milieuregels haast te maken met de vergunningverlening van ontgassingsinstallaties en waar nodig en mogelijk provincies hierin bij te staan;

verzoekt de regering om parallel daaraan een landelijk verbod op varend ontgassen voor te bereiden dat ingaat op het moment dat een van de twee situaties zich voordoet:

1) alle nodige ontgassingsinstallaties zijn gerealiseerd;

2) Zwitserland heeft het internationale verdrag over ontgassen geratificeerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Tjeerd de Groot.

Zij krijgt nr. 387 (31409).

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ik heb nog één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Europese Unie met het "Fit for 55"-pakket heeft besloten om het ETS toe te passen op schepen vanaf 5.000 ton;

overwegende dat 45% van de schepen kleiner is dan 5.000 ton, waardoor de 26 megaton CO₂-uitstoot van deze kleinere schepen niet onder het ETS valt;

verzoekt de regering om in EU-verband alle nodige inspanningen te verrichten om alle schepen vanaf 400 ton onder het Europese ETS te laten vallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Tjeerd de Groot en Boucke.

Zij krijgt nr. 388 (31409).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wil D66 werkelijk de noodzaak van een nationaal verbod op het in de lucht stoten van kankerverwekkende stoffen, en de facto een cadeau voor de fossiele industrie van 50 tot 220 miljoen euro per jaar, ervan laten afhangen of er wel of niet door die industrie geïnvesteerd wordt in die ontgassingsinstallaties? Dit terwijl er ook andere opties zijn,

zoals de heer Van Raan net bijvoorbeeld aangaf: je kunt gewoon je lading erop aanpassen. Dus moeten we niet duidelijkheid verschaffen en heel duidelijk zeggen dat die wetgeving er moet komen? Dan gaat die industrie, inderdaad, de nodige investeringen voor ontgassingsinstallaties doen. Dat is de volgorde. Zó beschermen we mensen.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Dan is het misschien toch goed om die motie nog een keer te lezen, want die gaat precies doen waar u toe oproept, maar wel op een manier dat dat ook standhoudt. Die gaat ervoor zorgen dat die ontgassingsinstallaties er ook komen, want als ze er niet zijn dan kun je ze ook niet gebruiken. In de tweede plaats moeten we ervoor zorgen dat dat verdrag wordt geratificeerd, zodat, zoals ook GroenLinks wil, varend gassen wordt verboden. Want daar gaat het over.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik zou ook willen ... O, excuus.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, ik had het woord gegeven aan de heer Van Raan. Heel kort. Kort, kort, kort.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, voorzitter. Als deze twee in de motie geschetste voorwaarden langer duren dan bijvoorbeeld anderhalf of twee jaar, is het dan ook oké wat D66 betreft?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Nee, het is "of". Op het moment dat Zwitserland ratificeert, gaat dat verbod in. We roepen de minister op om dat al voor te bereiden, want anders is de wetgeving er gewoon niet. Dus de minister mag niet meer wachten op die ratificatie en dan pas wetgeving gaan voorbereiden. Daarnaast ga je dus zorgen dat die installaties er al zijn. Het lijkt mij heel zinnig om te doen, want anders heb je nog niks.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik zou de heer De Groot willen vragen of hij die motie wil intrekken. Waarom? In 2018 vroeg de Partij voor de Dieren om bijvoorbeeld rechten voor de natuur. Daar was D66 toen niet voor. D66 is gelukkig tot het inzicht gekomen dat het misschien best interessant is. We weten dat varend ontgassen nú verboden moet worden. Dus trek 'm in en ga meteen mee met wat je toch al wil, of wat je toch al denkt over vier jaar echt heel schadelijk te vinden. Dus heb nou geleerd van het verleden.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ik hoor geen vraag. Het ging over rechten voor de natuur, maar dit is net een ander onderwerp.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb een vraag over het voorbereiden van wetgeving. Ik begrijp uit het NCR-artikel dat de minister nog dingen aan het onderzoeken is en over een paar weken hierop reageert. Wat ik niet helemaal begrijp: waarom roept de heer De Groot de minister op om wetgeving voor te bereiden? Wij zijn zelf ook wetgevende macht. Dat zouden we zelf ook kunnen doen.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ja, natuurlijk: dat kan. Met anderhalve medewerker, u weet hoe dat gaat.

De **voorzitter**:

Prima.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Het is dus handiger als de minister dat doet. Die heeft daar ettelijke ambtenaren voor.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Varend ontgassen: we geven fossiele bedrijven een cadeau van de facto 50 miljoen tot 220 miljoen om kankerverwekkende stoffen in de lucht te spuiten. Deze minister heeft deze Kamer jarenlang met een kluitje in het riet gestuurd. En ook nu weer krijgen we een halfuur voor dit tweeminutendebat een briefje over iets waar hij op 8 december al een toezegging op had gedaan. Ik vind het een ongelofelijk slordige en foute manier van omgaan met ons als Kamer. Ik wil dat we zo snel mogelijk overgaan tot een nationaal verbod op iets wat landen om ons heen al doen. Dat is de enige manier om omwonenden, schippers en de natuur echt te beschermen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer zich in diverse moties heeft uitgesproken voor een verbod op varend ontgassen;

overwegende dat het lozen van kankerverwekkende giftige dampen slecht is voor het milieu en de gezondheid van mensen;

overwegende dat een wetenschappelijke juridische analyse duidelijk aantoont dat een nationaal verbod in afwachting van internationale wetgeving wel degelijk mogelijk is;

verzoekt de regering om een nationaal verbod op varend ontgassen aan te kondigen en om alles in het werk te stellen

om de besluiten te nemen zoals geformuleerd in de road-map om een nationaal verbod ook daadwerkelijk zo snel mogelijk in te laten gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Alkaya en De Hoop.

Zij krijgt nr. 389 (31409).

Er is een vraag van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Over het doel zijn mevrouw Kröger en ik het eens. Ik heb eigenlijk dezelfde vraag als aan de heer De Groot: wat belet mevrouw Kröger om zelf met een wet te komen? We zijn zelf een wetgevende macht. Mevrouw Kröger spreekt over een duidelijke juridische analyse. Ik zou daar graag nog wel in commissieverband goed naar willen kijken. Wil mevrouw Kröger die handschoen samen met mij oppakken?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil bijvoorbeeld de juristen die de analyse hebben gemaakt waaruit blijkt dat wij jaren, vijf jaar of langer, door deze minister met een kluitje in het riet zijn gestuurd, graag voor die analyse uitnodigen. Ik zie ook de reactie die de minister nu geeft. Uit die reactie blijkt absoluut niet dat hij voornemens is om nou eindelijk echt wetgeving te maken om varend ontgassen aan te passen. Op de vraag van de heer Koerhuis waarom ik als Kamerlid dan niet zelf die wet maak, zeg ik het volgende. Gaat de heer Koerhuis nou bij elke motie die vraagt om wetgeving zeggen: maar Kamerlid, u kan dat toch ook zelf gewoon doen? We hebben hier een minister die al sinds 2018 is opgeroepen om eindelijk nationaal regelgeving in te voeren om deze schandelijke praktijk, die alleen de fossiele industrie steunt, aan banden te leggen. Het lijkt mij dat de duizenden ambtenaren van de minister daarmee goed uit de voeten kunnen.

Voorzitter. Dan heb ik nog een tweede motie, over een geheel ander onderwerp.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het lozen van spoelwater uit scrubbers voor grote belasting van het zeewater zorgt;

overwegende dat hiermee de milieuvoordelen van scrubbers grotendeels teniet worden gedaan;

overwegende dat dit in veel wateren reeds verboden is;

verzoekt de regering om regelgeving uit te werken die het lozen binnen de territoriale wateren verbiedt en het aanlanden en het aan de wal laten verwerken van waswater door hier aanmerende schepen verplicht;

verzoekt de regering internationaal steun te zoeken bij andere landen voor eenzelfde regelgeving in andere wateren, met een algeheel verbod als einddoel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 390 (31409).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zeg alvast tegen de heer Koerhuis: ook hierover ben ik nog niet bezig met een initiatiefwet.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Stoffer van de Staatkundig Gereformeerde Partij.



De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. De heer Koerhuis kan blijven zitten, want ik heb het niet over wetgeving. Maar ik heb wel een paar moties. Tijdens het debat hebben we gesproken over de dringende behoefte van de maritieme sector om ook werk te krijgen vanuit de Nederlandse overheid. Dat betekent dat er in de komende begrotingen, die hier in september en daarna behandeld gaan worden, geld moet zitten voor een eerste tranche van de vlootvervanging. Daar was de minister het best mee eens, maar hij was wat afhankelijk van andere ministeries. Ik meen van LNV, Defensie en Financiën. Nou weet ik natuurlijk niet wat er gebeurd is tussen het debat en nu, misschien een hele hoop, maar om te voorkomen dat er niets gebeurt, terwijl dat toch wel nodig is, heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering vóór het meireces het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma, inclusief bijbehorende planning en de inzet op innovatie, naar de Kamer te sturen, zodat het meegenomen kan worden bij de voorbereiding van de begrotingen voor 2024 en verder,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Stoffer.

Zij krijgt nr. 391 (31409).

De heer Stoffer (SGP):

Dan heb ik nog een motie, voorzitter, een hele andere.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de onduidelijkheid over de behandeling van offshorewerkschepen onder de Nederlandse tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart voor een ongelijk internationaal speelveld zorgt;

verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de inzet van offshorewerkschepen geheel meegenomen kan worden onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart, met inachtneming van de internationale kaders voor onder meer staatssteun,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Stoffer.

Zij krijgt nr. 392 (31409).

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat was het, voorzitter.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan mevrouw Pouw-Verweij van JA21.



Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):

Voorzitter. In november 2021 heb ik schriftelijke Kamervragen gesteld over varend ontgassen op het Markermeer en de randmeren van Flevoland. Op een van mijn vragen heeft de minister geantwoord: "Wij willen een nationaal verbod op varend ontgassen direct invoeren, maar dat kan helaas niet." Die informatie is onjuist. Een nationaal verbod op varend ontgassen is wél mogelijk, want er is geen enkele internationale belemmering. De Kamer heeft dus onjuiste informatie gekregen. Mijn fractie concludeert daarom dat het kabinet zonder dralen werk moet gaan maken van het ontgassen op open water en dan graag op een verstandige manier, want ook de scheepvaart moet ermee uit de voeten kunnen. Bij een totaalverbod is er namelijk onvoldoende capaciteit waar schepen terecht kunnen, en ze moeten toch ergens terecht kunnen voor het ontgassen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet een einde moet maken aan varend ontgassen in Nederland;

overwegende dat een direct totaalverbod de scheepvaart voor grote problemen stelt vanwege het ontbreken van alternatieven;

overwegende dat het ontwerpen van innovatieve alternatieven voor ontgassen wordt gehinderd door regels en bureaucratie;

roept het kabinet op in overleg te gaan met de industrie om te zien welke ruimte nodig is om snel alternatieven te ontwikkelen voor het ontgassen op open water;

roept het kabinet op om met de Inspectie Leefomgeving en Transport, de betrokken overheden en het bedrijfsleven in overleg te gaan om het bedrijfsleven alvorens een algeheel verbod is ingegaan voldoende aanwezige alternatieve ontgassingscapaciteit te laten inzetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Pouw-Verweij en Van der Plas.

Zij krijgt nr. 393 (31409).

Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):

Dank u wel.

De voorzitter:

Prima. Ik schors tien minuten. Dan gaan we luisteren naar de minister.

De vergadering wordt van 17.54 uur tot 18.07 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister. Ik heb begrepen dat u aansluitend nog een commissiedebat heeft, dus ik hoop dat we het kort en puntig kunnen doen.



Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter.

Over de motie op stuk nr. 378 van de heer Koerhuis laat ik het oordeel aan de Kamer.

Over de motie op stuk nr. 379 van de heer Koerhuis laat ik het oordeel ook aan de Kamer.

De heer Koerhuis vroeg ook nog waarom de Rijksrederij geen toegang heeft tot het Klimaatfonds. Het begint natuurlijk bij de vraag naar de doelstellingen van het Klimaat- en het Stikstofonds. Ik weet dat daarover bij het Klimaatfonds nog verder besloten wordt. Daar spelen ook nog vraagstukken van kostenefficiëntie en toegang voor bepaalde sectoren. Hetzelfde geldt voor stikstof. Mijn inzet is er eerder op gericht de verduurzaming van de Rijksrederij onderdeel te laten uitmaken van het Maritiem Masterplan, dat nu wordt ingediend voor het Nationaal Groeifonds. Vanzelfsprekend blijf ik met de collega's zoeken naar

financieringsmogelijkheden voor verduurzaming en vervanging van de Rijksrederij.

De motie op stuk nr. 380 van mevrouw Van der Plas over de bereikbaarheid van de Wadden geef ik oordeel Kamer. Dat past ook in het type gesprek dat we met de Wadden en andere overheden hebben.

Over de motie op stuk nr. 381 van mevrouw Van der Plas over de binnenvaartsector en de transitie naar waterstof en methanol laat ik ook het oordeel aan de Kamer. Ik kan dat oppakken in het kader van de actieagenda voor de binnenvaart. De energietransitie en de uitrol van alternatieve brandstoffen zouden al deel gaan uitmaken van die gezamenlijke actieagenda.

Over de motie op stuk nr. 382 van mevrouw Van der Plas over de Rijksrederij laat ik ook het oordeel aan de Kamer. Deze motie heeft ook een link met die van de heer Koerhuis van zojuist. Vanzelfsprekend geldt dat aanbestedingsregels ook in de EU worden bepaald, maar ik ben aan het bekijken hoe we binnen dat soort regels de markt strategisch kunnen betrekken.

De motie op stuk nr. 383 is de eerste van vele moties die over varende ontgassen gaan. Ik wou daar eerst een paar algemene dingen over zeggen en straks bij de appreciatie van de verschillende moties naar verwijzen.

Voorzitter. Ik neem afstand van het beeld dat wij niks doen. Varende ontgassen is een thema dat bij mijn weten in Nederland voor het eerst op de agenda is gezet, ook internationaal. Mijn voorgangers hebben dit opgepakt om het te gaan aanpakken. Dat heeft geleid tot het initiatief, ook met de Rijnsoeverstaten, om tot een verdragswijziging te komen om varende ontgassen te gaan verbieden. Alle wetgeving daarvoor ligt klaar. Dat verdrag ligt klaar. Op het moment dat het geratificeerd is, kan het ingaan. Het bijbehorende Scheepsafvalstoffenbesluit ligt ook al klaar. Zodra de ratificatie rond is, gaat dat in. Ik denk dat die twee voldoende aansporing moeten zijn, maar ik heb onderhand wel mijn zorgen over de vraag of de sector op tijd in beweging gaat komen om ontgassingsinstallaties te bouwen.

Dan spitst het vraagstuk zich toe, ook aan de hand van het rapport dat van de week verscheen, op de vraag of je een landelijk verbod kunt inzetten, vooruitlopend op de ratificatie van het verdrag of niet. Ik heb — excuses aan mevrouw Kröger, maar ook vanwege het kerstreces heeft dat gewoon te lang geduurd — kort voor dit debat een brief naar de Kamer gestuurd waarin ik inga op de mogelijkheden die wij wel en vooral niet zien om zo'n landelijk verbod in te voeren, vooruitlopend op de ratificatie van het verdrag, al is het maar omdat het verdrag zelf geen bepaling bevat over voorlopige inwerkingtreding. Daarnaast wil je eigenlijk ook de schippers een eerlijke kans geven door terecht te kunnen bij een ontgassingsinstallatie. Dat moet uiteindelijk ook door provincies vergund worden. Op beide is echt nog werk te doen. Ik maak de marktpartijen ook voortdurend tot haast bij het bouwen van die ontgassingsinstallaties.

De heer Van Raan deed de suggestie dat naarmate je minder van lading wisselt er ook minder ontgast hoeft te worden. Ook dat bespreken we met de sectorpartijen. Tegelijkertijd houd ik ook de provincies voor dat er geen uitzonderingen gemaakt kunnen worden op de Europese Afvalstoffenver-

ordening in het vergunnen van deze installaties. Dit soort type installaties wordt overigens voor andere doeleinden met dit soort uitstoot en dit soort afval ook vergund. Dat moeten provincies binnen de geldende regels doen. Dan speelt er ook nog de rechterlijke uitspraak uit oktober, waarbij de kwestie was: kan een provinciaal verbod ook op rijkswateren gelden en kan een provincie daar ook op handhaven? De rechter heeft gezegd: ja, provincies handhaven ook een verbod op rijkswateren. Ook dan is de provincie weer het overheidsorgaan dat die handhaving moet doen. Wij faciliteren dat ook vanuit de ILT met onze kennis, maar daarbij loop je ook weer tegen het punt aan dat dat zonder alternatief eigenlijk een loze bepaling is. Dus hoe je het ook wendt of keert, die sector moet snel die installaties gaan bouwen en ze moeten daarvoor ordentelijke verguningsaanvragen indienen.

Met dat alles in het achterhoofd loop ik de moties langs. De motie op stuk nr. 383 van de heer Van Raan verzoekt om op korte termijn, uiterlijk binnen drie maanden, een nationaal verbod op varende ontgassen in te voeren. Vanwege die termijn van drie maanden en de samenloop met het internationaal verdrag acht ik dat niet mogelijk en ontraad ik die motie.

Vindt u het goed als ik eerst de andere moties hierover behandel? Anders gaat het nu eerst over superjachten.

De voorzitter:

Ja.

Minister Harbers:

Dan doe ik even het hele rijtje. De motie op stuk nr. 387 van de heer De Groot zegt iets waar ik op zichzelf best gevoelig voor ben, namelijk: werk parallel. Mijn probleem zit 'm erin dat deze motie nu al zegt dat het ingaat op het moment dat een van deze twee situaties zich voordoet. Met beide dingen ben ik volop bezig. Ik wil dat die nodige ontgassingsinstallaties zijn gerealiseerd. En ook in Zwitserland weet men echt wel dat deze ratificatie voor ons een aangelegen punt is, dus wij hebben voortdurend overleg met Zwitserland om te kijken: kun je sneller, kun je sneller? Overigens moet ook Frankrijk nog, maar dat lijkt binnenkort geregeld te zijn. Als ik strikt naar het dictum van de motie kijk, moet ik die ontraden, omdat ik niet weet of ik het echt kan laten ingaan met dat landelijke verbod. Alle opinies daarover neem ik permanent ter harte, dus ik zou de motie strikt genomen willen ontraden, maar ik wil de Kamer wel voorhouden dat ik de twee dingen die daarin staan, doe. Tegelijkertijd kan de combinatie met de rechterlijke uitspraak dat ook provincies verboden kunnen instellen, die dan wel gehandhaafd moeten worden, er de facto wel toe leiden dat op steeds minder water in Nederland varende ontgassen mogelijk is. Maar dan loopt het wel parallel aan de facilitering van en de vergunningverlening voor internationale verdragen. Dus toen ik deze motie hoorde, dacht ik: nou, dat zit best een heel eind in de richting van wat ik al doe. Ik sta er sympathiek tegenover. Maar strikt genomen en naar de letter van het dictum moet ik de motie ontraden.

Dan is er nog de motie op stuk nr. 389 van mevrouw Kröger, de heer Alkaya en de heer De Hoop. Die gaat net weer een stap verder. Om die reden ontraad ik deze motie. Natuurlijk wil ik de facto dat nationale verbod zo snel mogelijk in laten

gaan, maar ik denk echt wel dat we dat verdrag daarvoor nodig hebben.

De motie op stuk nr. 393 van mevrouw Pouw: dat is wat wij doen. Ik denk eerlijk gezegd dat er niet heel veel alternatieven meer nodig zijn, want er zijn al de nodige alternatieven getest en in werking. Maar als ik deze mag lezen als "ruimte binnen de huidige regelgeving", dan ondersteunt die het beleid dat we voeren en kan ik het oordeel aan de Kamer laten.

Voorzitter. Dat was het over de moties die ...

De voorzitter:

Even over die laatste motie, het is wel goed om even mevrouw Pouw ...

Minister Harbers:

Laat ik zeggen dat ook hiervoor geldt: als er alternatieven komen waarbij de vervolgvraag is "ja, maar dan hebben we een ontheffing nodig van de afvalstoffenverordening", dan kan ik die niet eens verstrekken. Dat zijn Europese vastgestelde regels. Dus daarbinnen moet het wel plaatsvinden.

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Dank aan de minister voor de reactie. Het gaat bij ons meer om de sturing vanuit de overheid. Vanuit de industrie zelf wordt aangegeven dat ze het niet zo goed weten, dat ze tegen allerlei verschillende bureaucratische belemmeringen aanlopen, dat ze daarin vastlopen. Het zou fijn zijn als daar overkoepelend wat sturing op komt om de juiste partijen aan tafel te krijgen. Daar gaat het ons om: dat de overheid op landelijk niveau daarin verantwoordelijkheid neemt en niet iedereen maar laat aanmodderen op provinciaal niveau.

Minister Harbers:

Vanzelfsprekend kunnen wij daarin faciliteren. Dat doen wij ook. Maar laat ik ook maar hier in alle scherpheid zeggen: ik denk niet dat het zo verschrikkelijk onduidelijk is. Ik denk wel dat er aanvragers zijn die denken: het zou heel fijn zijn als bepaalde regels niet voor me gelden. Zodra we dan de afvalstoffenverordening raken, kan ik daar geen uitzondering op maken. Ik heb gemerkt dat er twee typen vragen zijn. Het ene type is: "Ik heb iets nieuws. Hoe past dat binnen de regelgeving?" Er zijn ook vragen zoals: "Ik heb iets, maar de regelgeving knelt. Wilt u het mogelijk maken?" Dat laatste kunnen we niet doen.

De voorzitter:

Ja, maar nu even de motie.

Minister Harbers:

Binnen deze uitleg krijgt die oordeel Kamer.

De voorzitter:

Dan krijgt de motie oordeel Kamer.

De heer Van Raan (PvdD):

Mijn vraag gaat over de motie op stuk nr. 383, over een landelijk verbod binnen drie maanden. Ik wil niet voorbijgaan aan het feit dat de minister en deze overheid volstrekt ongeloofwaardig zijn met haast maken met varend ontgassen. We zijn er al jaren mee bezig, zes jaar, acht jaar. Maar ik wil hem wel een handreiking doen. Als een provincie het kan verbieden, zelfs op de nationale wateren — dat hoorde ik de minister zeggen — dan zou ik het woord "nationaal" kunnen schrappen uit het dictum. Dan zou de minister vervolgens kunnen uitleggen dat hij de provincies gaat opdragen om die verboden door te gaan voeren. Is hij daartoe bereid?

Minister Harbers:

Dat is gewoon wat de provincies al hebben gedaan, wat ze doen, waar ze mee bezig zijn. Ik ga dat gesprek met de provincies sowieso aan. In februari hebben we weer een bestuurlijk overleg. Zoals aangekondigd meld ik de Kamer daarna weer wat daaruit is gekomen. Hier past wel iets anders bij: het is ook de taak van de provincies om te kijken hoe deze installaties vergund kunnen worden. Deze motie is eenzijdiger dan de motie van de heer De Groot, die nog het meest mijn sympathie heeft omdat die wel parallel schakelt, maar die ik ook heb ontraden. Die motie zegt niet alleen iets over een landelijk verbod, maar ook: werk aan dat nationaal dekkende netwerk. Daar zijn de provincies ook voor aan zet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de excuses van de minister over de informatievoorziening aan de Kamer en over het feit dat er helemaal niet snel opvolging gegeven wordt aan de gerechtelijke uitspraak. Ik vind daar helaas niet uit spreken dat de minister enorm vaart zet op het dossier varend ontgassen. Ik hoor de minister zeggen: we moeten eerst zorgen dat al die installaties er komen. Maar is de logica niet dat de markt in beweging komt doordat je duidelijk aangeeft wanneer het verbod er komt? Kan de minister dus linksom of rechtsom — via welke motie het is maakt me niet uit — duidelijkheid geven over wanneer het verbod uiterlijk van kracht wordt?

Minister Harbers:

In de eerste plaats: dit is voor mij een aangelegen onderwerp. Ik wil niets liever dan dat dit zo snel mogelijk het land en de wereld uit is. We hebben die verdragswijziging nodig om het varend ontgassen Nederland uit te krijgen. Al sinds mijn aantreden, een jaar en twee weken geleden, draag ik overal in de sector uit dat dat verbod eraan komt. Zodra het geratificeerd is, wordt het Scheepsafvalstoffenbesluit, het koninklijk besluit, geslagen. Daar zit een termijn van zes maanden in. Precies zes maanden na de ratificatie is er een nationaal verbod in Nederland en dient iedereen zijn installaties op orde te hebben. Als je je installatie niet op orde hebt, dan is het nergens in Nederland meer mogelijk om te ontgassen. Dan moet je misschien naar een installatie in het buitenland, want in Nederland staan we het dan niet meer toe. Vanaf de eerst mogelijke datum na de ratificatie wordt er gelijk beboet.

De voorzitter:
Afrondend, kort.

Minister Harbers:

Ik heb deze boodschap zo vaak gegeven. Ik hoop eerlijk gezegd keer op keer dat dit het signaal is voor de sector om te zorgen dat ze hun zaakjes op tijd rond hebben. Die termijn van zes maanden staat in het Scheepsafvalstoffenbesluit. Zodra de ratificatie rond is, komt er geen enkele verlenging, geen enkele overgangstermijn of wat dan ook. Daarvoor is het inmiddels al te lang onderweg.

De voorzitter:
Kort, afrondend. Mevrouw Kröger, het woord is aan u.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister maakt het dus afhankelijk van de internationale ratificatie. Het hele punt is juist dat de minister linksom of rechtsom, of het nou internationaal of nationaal gaat, duidelijk moet maken per wanneer het verboden is. Het kan ook nationaal, maar ik hoor de minister nu toch weer zeggen dat hij weigert om het nationale traject te onderzoeken of parallel in gang te zetten. Dat vind ik heel teleurstellend.

Minister Harbers:

Wij hebben ook met Buitenlandse Zaken gekeken naar het internationaal verdragenrecht. Het kabinet denkt echt dat het niet aan de orde is in de bepalingen van deze verdragswijziging. Er staat niks in over voorlopige inwerkingtreding. Ik denk dus gewoon dat een nationaal verbod vooruitlopend op de ratificatie niet kan. Maar Frankrijk is bezig. Zwitserland kent deze wens inmiddels niet meer alleen van ons, maar ook van de andere landen die ermee te maken hebben. We zetten alles op alles, in ieder contact met Zwitserland, om dit zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen.

De voorzitter:
Nu graag uw oordeel over de motie op stuk nr. 384. U kunt ze ook allemaal oordeel Kamer geven, hoor. Dat scheelt tijd.

Minister Harbers:

Zo ver gaat het ook weer niet. De motie op stuk nr. 384 gaat over de superjachten. Mijn inzet is om in IMO-verband zo min mogelijk uitzonderingen te maken bij de komende onderhandelingen over een herziening van de Klimaatstrategie. Ik deel de oproep op zichzelf, maar nationale of specifieke regels voor superjachten zijn noch mogelijk, noch werkbaar. Dat heb ik in het debat ook al aangegeven. Om die reden ontraad ik de motie.

De motie op stuk nr. 385 gaat over scrubbers. Daar is nog een motie over ingediend. Beide gaan ze ver. Ik herhaal wat ik in het debat heb gezegd, namelijk dat ik dit probleem zeer serieus neem. Dit jaar wordt in IMO-verband gewerkt aan aanscherping van de richtlijn voor het gebruik van scrubbers. Parallel daaraan verken ik welke aanvullende maatregelen in de eigen, nationale wateren genomen kunnen worden. In beide gevallen trekken we samen met de buurlanden op om hen ook te pressen zo veel mogelijk

gelijkluidende afspraken te maken. Ik heb u toegezegd over al deze acties eind van dit jaar te rapporteren. Die tijd hebben we ook echt nodig, voor aanvullend onderzoek en ook om aanvullende maatregelen, als die daaruit komen, een goed fundament te geven. Zo lijdt het niet gelijk weer schipbreuk. Om die reden ontraad ik de motie. Ik zeg er gelijk bij dat ik dat dus niet doe, omdat ik het probleem van scrubbers niet zie, maar omdat ik het echt goed wil oplossen.

De heer Van Raan (PvdD):

Over twee moties wil ik iets zeggen. Over die scrubbers: laten we ervoor zorgen dat de reders niet de nieuwe boeren worden en geef toch vooral de motie op stuk nr. 385 oordeel Kamer. Anders worden er namelijk weer nieuwe scrubbers geïnstalleerd, terwijl we die over een of twee jaar gaan verbieden. Dan geef je weer onzekerheid. Geef nou die zekerheid en verbied nieuwe scrubbers gewoon. Dat is de motie op stuk nr. 385. Ik vraag de minister dat te heroverwegen.

Bij de motie op stuk nr. 384 ging de minister echt heel specifiek in op dat hij niet vooruit wil lopen op internationale zaken. De grap van deze motie is dat die gewoon verzoekt om superjachten en disproportionele vervuiling te belasten en in te brengen in het emissiehandelssysteem. Er staat niks in over hoe dat moet gebeuren. We delen de ambitie, dus dan kun je die toch gewoon oordeel Kamer geven? Er staat helemaal niet dat we moeten wachten op Europa of dat het Nederlands moet zijn. Er staat gewoon: ga het regelen. We ontvangen graag een brief over hoe dat gaat gebeuren. Dan kun je toch oordeel Kamer geven?

Minister Harbers:

Ik heb net mijn argumentatie gegeven en ik constateer dat we het niet eens zijn over dit punt. Ook over een nationaal verbod op scrubbers, zeg ik: je moet ook dat natuurlijk weer goed weten te onderbouwen. Ik heb geen zin om straks met maatregelen te komen die gelijk onderuitgaan. Ik neem het probleem zo serieus dat ik er dit jaar echt aan werk en er, zoals afgesproken, eind dit jaar over rapporteer. Ik ga ervan uit dat dit geluid in de sector inmiddels ook best wel gehoord wordt.

De motie op stuk nr. 386 is de motie over de Russische olie. De vragen die de heer Van Raan hierover schriftelijk heeft gesteld, zijn in behandeling. Dat gebeurt samen met BZ en BHOS, want we handhaven sancties gezamenlijk. De Kustwacht monitort olietankers. Bij signalen, bijvoorbeeld als zij van de radar verdwijnen, wordt ook gehandhaafd. Monstervissen zijn minder doeltreffend, omdat de samenstelling van ruwe olie uit andere landen dezelfde of zeer gelijkend kan zijn. De monitoring van de scheepvaartroutes gebeurt dus al. De lading valt onder de Douane en die checkt dat ook. Er zijn antwoorden onderweg naar de Kamer waarin dit verder uiteengezet wordt. Wat in deze motie staat, is feitelijk ook gewoon niet nodig, want uiteindelijk handhaaft de Douane en gaat die al na wat er de Nederlandse havens binnenkomt. Om die reden ontraad ik de motie.

De voorzitter:

De heer Van Raan, kort, kort, kort.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ook hierbij wordt er echt weer voorbijgegaan aan dat er een schaduwvloot wordt gemaakt en dat er olie overgeladen wordt. Je kan dat controleren. De samenstelling van olie en de herkomst daarvan zijn zeer minutieus te achterhalen. Dat is te vergelijken met DNA-onderzoek. Het kan dus gewoon gebeuren. Ik begrijp oprecht niet waarom de minister zegt dat het probleem van die schaduwvloot aan de Douane is.

De **voorzitter**:

Prima.

Minister **Harbers**:

Kijk, in dit dictum staat: al dan niet op genoemde wijze. Maar over wat dat dictum vraagt, zeg ik: al onze inzet is erop gericht om ervoor te zorgen dat er geen Russische olie wordt witgewassen in de Nederlandse havens. Daar hebben we al instrumenten voor. Daarvoor gaan we scheepvaartroutes na en kan de Douane een aantal instrumenten inzetten.

De **voorzitter**:

Nee, we gaan door naar de motie op stuk nr. 388. Sorry, hoor. We gaan nu echt de turbo er een beetje op zetten. Het spijt me vreselijk.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Een punt van orde, voorzitter. Als de minister een feitelijk onjuist antwoord geeft ...

De **voorzitter**:

Wat is de waarheid dan? Vertel!

De heer **Van Raan** (PvdD):

Het punt is dat er nu gezegd wordt dat wanneer het buiten de territoriale wateren gebeurt, we het niet kunnen controleren, maar dat is niet zo. Je kunt het wel zien, want in de logs kun je nagaan of gps of AIS is uitgezet of niet. Dus alleen maar zeggen dat er wordt gecontroleerd: dat is juist de reden waarom we het willen doen. En volgens mij laat de minister dat achterwege en dat vind ik kwalijk.

Minister **Harbers**:

Dan is ook de vraag wat we er in Nederland aan kunnen doen, maar volgens mij komt dat ook in de beantwoording van de Kamervragen nog aan de orde. Laat ik dan specifiek nog schriftelijk op dit punt reageren, als dit er niet in zit, maar mijn oordeel over de motie verandert op dit moment niet.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dan wil ik de motie aanhouden.

De **voorzitter**:

U houdt de motie aan?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat lijkt mij dan redelijk. Dat doe ik dan graag.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (31409, nr. 386) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Harbers**:

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 388 van de heer De Groot. Deze motie kan ik oordeel Kamer geven. Dat strookt ook met de inspanningen die we op dit punt doen.

Ik was al ingegaan op de motie op stuk nr. 389.

Dan de motie op stuk nr. 390. Ik heb zo-even al iets gezegd over scrubbers. Ik laat het bij die uitleg. Om die reden ont-raad ik deze motie. Er is al volop inzet, zeg ik erbij.

De motie op stuk nr. 391 van de heer Stoffer vraagt specifiek om informatie voor het meireces te sturen. Ik heb eerder al aangegeven dat ik het zeer waardeer dat ik aangespoord word, maar dat ik niet verwacht dat het voor het meireces gereed kan zijn omdat er nog volop gewerkt wordt aan de eerste businesscases, die denk ik niet voor mei gereed zijn. Die tijd is echt nodig om ook met alle andere opdrachtgevers een voorkeursoplossing te bepalen en vervolgens een oplossing te vinden voor dekking van de opgave. Dus als het gaat om het verzoek om de informatie voor het meireces te sturen, durf ik eigenlijk te garanderen dat we dan nog niet weten waar we precies over spreken en welke financiële behoefte daarbij aan de orde is.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het gaat mij om het resultaat en niet om de datum. Het moet in de nieuwe begrotingen meegenomen kunnen worden. Als de minister kan toezeggen dat het daarvoor klaar is, dan trek ik de motie in. Die toezegging is voor mij voldoende. Het gaat mij om het resultaat.

Minister **Harbers**:

Waarschijnlijk wil de heer Stoffer dan als beste resultaat dat het ook meteen met een bedrag in de begroting wordt opgenomen, maar daarvoor ben ik echt afhankelijk van de begrotingsbesprekingen in het kabinet. Dat kan ik dus niet toezeggen, maar ik kan wel toezeggen dat ik er hard aan werk, conform wat we in het commissiedebat bespraken.

De **voorzitter**:

En dus, meneer Stoffer?

De heer **Stoffer** (SGP):

Dan ga ik toch even kijken of ik de motie kan wijzigen. Dan trek ik 'm niet in, want het moet in die begrotingen. Als het daar niet in komt, is dadelijk de hele maritieme sector gewoon naar de haaien, zogezegd. Dat wil de minister niet en wil ik ook niet. We overleggen nog even of ik 'm kan aanpassen.

Minister **Harbers**:

Over de motie op stuk nr. 392 laat ik het oordeel aan de Kamer. Dit is ook onderwerp van bespreking met de staatssecretaris van Financiën, zoals ook in de evaluatie gemeld werd. Dit pak ik er dus ook bij in de besprekingen. Ik pak dus sowieso de inspanning op die in deze motie staat. Ik weet nog niet precies wat het resultaat zal zijn van die besprekingen. Daar kan ik niet op vooruitlopen. Maar in dat licht krijgt de motie wel oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 393 had ik al van een oordeel voorzien.

De **voorzitter**:

Prima. Tot zover. Er zijn nog twee woordvoerders over. Alleen de allersterksten blijven overeind! Dank aan de minister.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Dinsdag stemmen wij over de moties. Ik schors tot 19.15 uur voor het diner.

De vergadering wordt van 18.31 uur tot 19.16 uur geschorst.