
19 Maritiem

Aan de orde is het **VAO Maritiem (AO d.d. 03/12)**.

De voorzitter:

We gaan door met het VAO Maritiem. Ik zou graag het woord willen geven aan mevrouw Kröger.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Zonet bij het VAO Wadden ging het al over de MSC Zoe. We hebben bij het AO Maritiem uitgebreid gesproken over de schade. Ik ben erg blij dat de minister in actie komt met de plasticbolletjestop en dat zij echt voor het broedseizoen met een plan van aanpak komt om de plastic bolletjes zo veel mogelijk op te ruimen. Maar wij maken ons zorgen om de langetermijnschade. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de ramp met de MSC Zoe tot grootschalige plasticvervuiling heeft geleid, waar de langetermijneffecten nog niet van bekend zijn;

overwegende dat de schadeafhandeling tot nu toe gericht is geweest op het opruimen van de containers en vrijgekomen inhoud, maar niet op de grootschalige plasticvervuiling;

overwegende dat meerjarige monitoring en verder onderzoek nodig is naar zowel de impact als het opruimen van de plasticvervuiling;

verzoekt de regering om een schadefonds in te stellen voor het financieren van onderzoek naar en voorkoming van langetermijnschade aan de Wadden, en de kosten voor dit fonds te verhalen op de reder,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 258 (31409).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We kregen het wat ons betreft zeer treurige nieuws dat mensenrechtenorganisatie Sea-Watch zich genoodzaakt zag om niet meer onder Nederlandse vlag te varen. We zijn daar echt teleurgesteld over. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat democratie en mensenrechten gebaat zijn bij kritische ngo's, die ons wijzen op ongemakkelijke waarheden;

overwegende dat Nederland met het openarmenbeleid een sterke traditie had in het verwelkomen en beschermen van internationaal opererende organisaties die zich inzetten voor de bescherming van het milieu, politieke vrijheden en humanitaire missies, ook als dat soms ongemakkelijke confrontaties oplevert met landen die democratie en mensenrechten anders waarderen;

verzoekt de regering om in de toekomst het openarmenbeleid zo vorm te geven dat ngo's met humanitaire missies zich welkom voelen in Nederland en actief gesteund worden door de Nederlandse regering als zij door vreemde mogendheden in hun werk worden belemmerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 259 (31409).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

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



Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank, voorzitter. Wij hebben één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat scheepvaart een bijdrage levert aan stikstofuitstoot en -depositie;

overwegende dat condities van weer, wind en de snelheid van varen de mate van stikstofdepositie in grote mate bepalen;

verzoekt de regering om te verkennen welke maatregelen er zijn om de stikstofdepositie door zeescheepvaart te verminderen en om daarbij in ieder geval in te gaan op verandering van vaarsnelheid en verandering van routing van schepen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 260 (31409).

Dan mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.



Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank u, voorzitter. Twee moties en twee vragen vanavond. Ik zal met de moties beginnen. Ook de Partij voor de Dieren heeft in het AO varend ontgassen en de MSC Zoe genoemd, zoals velen van ons. Daarom ook twee moties op die onderwerpen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister gebieden heeft aangewezen die geschikt zouden zijn om varend te ontgassen;

constaterende dat gebieden, zoals grote delen van Zeeland, daarmee effectief een vrijplaats worden om te ontgassen;

constaterende dat de provincie Zeeland zich middels een provinciaal verbod al heeft uitgesproken tegen het varend ontgassen;

van mening dat het onwenselijk is om een activiteit als varend ontgassen, die schade oplevert aan de gezondheid en het milieu, te concentreren omdat daarmee een situatie ontstaat met relatief hoge blootstelling;

verzoekt de regering te monitoren of er een toename is van varend ontgassen in de aangewezen gebieden en indien dat het geval is de invoering van een vervroegd nationaal verbod te heroverwegen,

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. 261 (31409).

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dan mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog altijd duizenden kilo's afval in de Noord- en Waddenzee liggen als gevolg van de ramp met het containerschip de MSC Zoe;

constaterende dat de (natuur)schade van dit afval nog vele jaren zal voortduren;

constaterende dat nog altijd onbekend is wat er in de achtergebleven containers zit en welke milieurisico's dit met zich mee zal brengen;

constaterende dat de minister nog afspraken moet maken met MSC over de financiële aansprakelijkheid en MSC ondertussen aandringt op snelle beëindiging van die aansprakelijkheid;

verzoekt de regering voordat besloten wordt de aansprakelijkheid van MSC te beperken of te beëindigen de Kamer de gelegenheid te bieden zich hierover uit te spreken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 262 (31409).

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dan nog twee korte vragen. Wij zijn benieuwd of de minister kan ingaan op het drama met de schippers van de Fox. Zij liggen op dit moment op de intensive care door blootstelling aan rattengif in veevoer. We zijn benieuwd of de minister een update heeft. Hoe vergaat het deze mensen op dit moment? Kan de minister ook al aangeven hoe dit heeft kunnen gebeuren? Wij leven mee met de mensen die daaraan zijn blootgesteld vanwege de ernstige gevolgen die dit heeft.

Deze week nam de Kamer een motie aan van mijn collega Ouwehand die de regering oproept om de Europese Transportverordening aan te passen, zodat drama's zoals de scheepsramp met 14.000 schapen in Roemenië worden voorkomen. De minister had al toegezegd om met de Roemeense EU-Commissaris in gesprek te gaan. Ik wil haar vragen om daarbij de deze week aangenomen motie mee te nemen. Kan zij ook alvast aangeven wanneer zij hoopt en denkt het gesprek met die EU-Commissaris te gaan voeren?

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Laçin van de SP, aan u het woord.



De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Mevrouw Van Esch vroeg net ook al aandacht voor het echtpaar van een binnenvaartschip dat afgelopen weekend is opgenomen in het ziekenhuis, nadat het urenlang was blootgesteld aan fosfinegas, een soort rattengif. Ik wil het echtpaar heel veel beterschap wensen. Ik heb hierover mondelinge vragen aangemeld, maar die

zijn niet doorgegaan. Ik heb gisteren schriftelijke vragen ingediend. Ik hoop dat de minister deze vragen zo snel mogelijk kan beantwoorden, want heel veel binnenvaartschippers wachten op antwoord en duidelijkheid over dit voorval.

Dat brengt mij meteen bij het dossier varende ontgassen. Wat ons betreft moet daar zo snel mogelijk een einde aan komen. Het is voor ons onacceptabel dat de minister in het debat het landelijke verbod tussen neus en lippen door met een jaar heeft uitgesteld, tot medio 2021. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister eerder heeft toegezegd dat het internationale verdrag voor een verbod op het varende ontgassen eind 2019 geratificeerd zou worden en medio 2020 zou ingaan;

constaterende dat de minister te kennen heeft gegeven dat haar eerdere toezegging niet haalbaar blijkt te zijn en dat ratificatie van het verdrag eind 2020 verwacht wordt;

overwegende dat uitstel van een jaar voor een landelijk verbod op varende ontgassen onwenselijk en onacceptabel is;

van mening dat een landelijk verbod niet afhankelijk mag zijn van andere landen;

verzoekt de regering alles op alles te zetten om een landelijk verbod op het varende ontgassen van kracht te laten worden op uiterlijk 1 juli 2020, en de Kamer hierover zo snel mogelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 263 (31409).

De heer Laçin (SP):

Het is wat ons betreft echt schandalig hoe Nederland en deze minister zijn omgegaan met de Sea-Watch, en dat terwijl Nederland een openarmenbeleid voert. Daarom heb ik de motie van mevrouw Kröger uit volle overtuiging ondertekend.

Ook heb ik een aantal moties ondertekend over een schadefonds en het inperken van de zuidelijke vaarroute bij de Waddeneilanden. Die motie komt straks nog van mevrouw Van der Graaf. Er is actie nodig om de natuur daar te beschermen en soortgelijke rampen te voorkomen.

Tot slot. De minister heeft toegezegd dat zij het aanbod aan ligplaatsen waar schepen langer dan drie dagen kunnen aanmeren, gaat onderzoeken. Daar ben ik blij mee. Ik hoop

dat de minister dit snel met de Kamer kan delen en daarom dien ik op dat punt geen motie in.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Dijkstra van de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik heb in het debat gezegd dat het me prachtig lijkt om met deze vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat een klein feestje te bouwen op het moment dat een groot cruiseschip van wel 200 of 300 meter lang met in potentie duizenden mensen aan boord, terugkomt naar de Nederlandse droogdokken om gerepareerd te worden. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in 2014 de Inspectie SZW een boete van bijna 1 miljoen euro heeft opgelegd aan een cruisevaartmaatschappij omdat zij gedurende twee weken met haar schip in een Nederlands droogdok lag en er volgens de Inspectie SZW overtredingen gemaakt zouden zijn op het gebied van regelgeving rond arbeidstijden en de tewerkstelling van buitenlandse werknemers;

overwegende dat er door de opgelegde boete ophef ontstond en sindsdien internationale rederijen de Nederlandse scheepswerven voor dit soort grote projecten mijden en dat dit inmiddels al vijf jaar duurt;

overwegende dat tot die tijd het groot onderhoud aan internationale cruiseschepen jaarlijks circa 100 miljoen euro opleverde;

overwegende dat dit grotere onderhoud aan cruiseschepen nu in het buitenland plaatsvindt;

verzoekt de regering voor de Nederlandse maritieme sector zo spoedig mogelijk een einde te maken aan het concurrentienadeel die het gevolg was van deze boete;

verzoekt de regering tevens internationaal op te komen voor de Nederlandse maritieme sector, waarbij duidelijk wordt gemaakt dat onderhoud uitstekend in Nederland thuishoort,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 264 (31409).

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik zal het kort houden. Ik ben ook voor een bloeiende sector als het gaat om onderhoud, maar het is niet zo dat de overtredingen zouden zijn gemaakt: ze zijn gemaakt. Ze zijn door de inspectie geconstateerd en er is ook een boete uitgedeeld.

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

Dat klopt en daar loopt nog een rechtszaak over. Maar ik denk dat we met de PvdA delen dat die boete niet geholpen heeft om cruiseschepen hier te krijgen. We hebben dus vijf jaar lang ongeveer 100 miljoen per jaar misgelopen. Dat is wel een dure prijs om een hoop werkgelegenheid te verliezen. Ik hoop dat we dat kunnen oplossen, samen met de bonden, samen met de werkgevers en samen met deze minister, die internationaal de Nederlandse maritieme sector weer groot gaat maken. Dan kunnen we er samen een borreltje op drinken als dat lukt.

De **voorzitter**:

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

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Om met de heer Van Gent, die bij een vorig VAO was, te spreken: ook voor mij is het een lange dag geweest, dus ik zal geen moties indienen.

Ik heb nog wel drie vragen. Tussen het AO en dit VAO heeft maar een heel korte tijd gezeten. Twee weken geleden hebben we met elkaar van gedachten gewisseld, maar er is in die tijd best veel veranderd. Vandaag heeft EU-Commissaris Timmermans de EU Green Deal gepresenteerd. We zijn heel benieuwd hoe die Green Deal zich verhoudt tot de Green Deal maritiem, en of er nog kansen liggen voor de minister om er iets moois voor Nederland extra uit te halen. Dat is mijn eerste vraag.

Mijn tweede vraag blijft een beetje bij verduurzaming. Deze week stond het bericht in NRC dat zeeschepen veel meer CO₂ blijken uit te stoten dan bedrijven zelf aangeven. Hoe gaat de minister dit aanpakken? Dit klont toch een beetje als de nieuwe sjoemelfraude, een nieuwe sjoemeldieselgate voor zeeschepen. Dat lijkt ons niet de bedoeling, dus daarover deze vraag aan de minister.

Tot slot nog een vraag over de Sea-Watch 3, die een beetje in het verlengde ligt van wat daarnet ook al is gezegd. Sea-Watch heeft aangegeven onder Duitse vlag te willen varen. Is de minister bereid om de gang van zaken rondom de Sea-Watch 3, het omvlaggen en met name de eigen rol van Nederland daarin te evalueren, zeker in het licht van ons openarmenbeleid? Wij willen als vlaggenstaat als een veilige haven dienen voor schepen van ideële organisaties. Is de minister dus bereid om dat proces eens te evalueren?

Voorzitter. Ik ben een heel eigenwijze jurist, dus zoals ik bij het AO al heb aangegeven, heb ik toch even gekeken naar het UNCLOS-verdrag, het VN-verdrag. Ik kom met een aardige conclusie, maar het is aan mevrouw Van der Graaf om daar zo een motie over voor te lezen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geven we nu het woord aan ... O, er is nog een vraag van mevrouw Kröger aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het op zich een elegant verzoek van de heer Schonis aan de minister om het vertrek van Sea-Watch te evalueren, maar ik ben heel benieuwd hoe hij zelf de rol van Nederland in dit hele proces zou evalueren.

De heer **Schonis** (D66):

Doelt u op de rol als vlaggenstaat? Sea-Watch kiest er zelf voor om om te vlaggen naar Duitsland. Dat doen ze natuurlijk met een reden. De reden is dat er tussentijds aan Sea-Watch technische eisen zijn gesteld, waarvan de rechter heeft gezegd: op zichzelf zijn die eisen niet onredelijk. De termijn waarbinnen die eisen gerealiseerd moesten worden, werden door de rechter wel als onredelijk gezien. Dat heeft geleid tot een discussie met dit schip. Ik denk dat die houding niet laat zien dat je je als een goede vlaggenstaat gedraagt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

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

Dank u wel, voorzitter. Mede namens een heel aantal collega's kom ik terug op het afsluiten van de zuidelijke vaarroute boven de Wadden vanwege de nasleep met de MSC Zoe.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een kuststaat op basis van het VN-zeerechtverdrag bevoegd is om op basis van kustbescherming, veiligheid en milieurisico's voorwaarden te stellen aan de doortocht van schepen in haar territoriale wateren,

constaterende dat de OVV in haar onderzoek naar de ramp met de MSC Zoe een tussentijdse waarschuwing heeft afgegeven voor het varen met zeer grote schepen op de zuidelijke vaarroute nabij de Waddeneilanden;

overwegende dat de ramp met containerschip MSC Zoe zeer aanzienlijke ecologische schade met zich heeft meegebracht binnen de Nederlandse territoriale wateren;

overwegende dat het stormseizoen aanstaande is en er uit voorzorg voor de veiligheid, voor de leefbaarheid op de eilanden en om nieuwe schade aan het kwetsbare natuurgebied te voorkomen zo snel mogelijk actie ondernomen moet worden;

verzoekt de regering te bezien hoe zij bij wijze van een noodmaatregel grote containerschepen met afmetingen vergelijkbaar met die van de MSC Zoe kan verbieden om de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden te bevaren tijdens een storm, en de Kamer hierover binnen twee weken te informeren;

verzoekt de regering tevens de mogelijkheden te onderzoeken om de zuidelijke vaarroute permanent af te sluiten voor grote containerschepen, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Schonis, Kröger, Laçin, Gijs van Dijk en Van Esch.

Zij krijgt nr. 265 (31409).

Dank u wel. Ik schors voor enkele ogenblikken.

De vergadering wordt van 22.24 uur tot uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Acht moties en een aantal vragen. Ik zal eerst maar even beginnen met de vragen die nog gesteld zijn.

Mevrouw Van Esch, maar ook de heer Laçin, heeft vragen gesteld naar aanleiding van het ongeval met het echtpaar op het binnenvaartschip. Ik denk dat we daar allemaal mee meeleven. Het is natuurlijk verschrikkelijk wat hun is overkomen. Dan heb ik het over het rattengif dat is aangetroffen in de lading veevoer. Ik ben inderdaad op de hoogte gesteld van het bericht over dat ongeval. Het gaat, zo heb ik begrepen, om zeer ernstige gezondheidsschade voor de opvarenden. We leven natuurlijk allemaal mee met de betrokkenen en hun families.

Het gebruik van dit soort middelen moet, als het al noodzakelijk is, altijd op een echt veilige manier gebeuren. We weten op dit moment nog niet precies wat er is gebeurd. De feiten worden op een rijtje gezet. Er is actie ondernomen en er wordt onderzoek uitgevoerd, zowel door de Inspectie SZW als door de ILT. Zodra we de uitkomsten van die onderzoeken hebben, zal ik die uiteraard ook met uw Kamer delen.

De heer Laçin (SP):

Ik hoop dat dat zo snel mogelijk kan. Ter correctie, fosfinegas is gewoon verboden in Europa. Een veilige toepassing kan in Europa dan ook niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, dat heb ik ook zo niet bedoeld te zeggen, maar dat soort middelen ter bescherming van een lading moet inderdaad veilig zijn. Uiteraard heeft de heer Laçin

volkomen gelijk als hij zegt dat het aan onze wet- en regelgeving moet voldoen.

Mevrouw Van Esch heeft ook nog gevraagd naar de Roemeense minister. Nou, heb ik die pas ... De Eurocommissaris, bedoel ik. De Roemeense minister heb ik overigens in Madrid gesproken, maar dat is weer iets anders. De Roemeense Eurocommissaris heb ik bij de Transportraad alleen heel kort de hand kunnen schudden en toen is het er dus niet van gekomen. Ik ga ervan uit dat het voor de kerst ook niet meer lukt om haar te ontmoeten, maar het staat op het lijstje voor het eerste kwartaal. Dan zal ik uiteraard dit onderwerp, zoals beloofd, aan de orde stellen.

De heer Schonis heeft nog vragen gesteld over de Europese Commissie en de Europese green deal. Hoe verhoudt die zich nou tot onze green deal? Daarop geef ik eigenlijk hetzelfde antwoord als in het vorige VAO in de richting van mevrouw Kröger. We gaan natuurlijk bij alle modaliteiten precies en heel serieus kijken waar het wel of niet aansluit. Maar in z'n algemeenheid denk ik dat wij heel goed kunnen optrekken met de Europese Commissie, want wij zijn ook ambitieus in onze green deal. Ik heb voorafgaand hieraan ook al twee keer een gesprek met hem gevoerd, bijvoorbeeld over de walstroom voor cruiseschepen. Ik heb hem aangeraden om dat toch vooral te doen, want het zou natuurlijk fijner zijn als dat in Europees verband gebeurt, want dan zijn we ook van allerlei staatssteunissues af. Nou, dat leek me alleen maar prima. Maar we zullen daar uitgebreid op terugkomen.

Dat geldt ook voor de vraag van de heer Schonis over de CO₂-emissies van de zeevaart. Dat voert nu ook te ver, maar daar komen we in dat kader ook op terug.

Dan heeft de heer Schonis nog een vraag gesteld: wil de minister het proces rondom Sea-Watch 3 evalueren? Daar zie ik geen aanleiding toe. U geeft, meneer Schonis, aan dat u wilt heroverwegen hoe het met de vlaggenstaat is gegaan. Ik vind dat wij alles hebben gedaan wat van een vlaggenstaat verwacht mag worden. En dat je eisen stelt aan de veiligheid, daar sta ik nog steeds voor de volle honderd procent achter. Ik zie dus geen reden om dit proces te evalueren.

De heer Schonis (D66):

In uw laatste zin evalueert u het eigenlijk toch, want u zegt: ik heb deze eisen mogen stellen en ik vind dat ik mij daarmee als een goede vlaggenstaat gedragen heb.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Dat is dan inderdaad de hele korte evaluatie.

De heer Schonis (D66):

Oké.

De voorzitter:

Daar moet u het mee doen.

De heer **Schonis** (D66):
Daar moet ik het dan mee doen, ja. Nou, dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de moties, voorzitter. De eerste motie op stuk nr. 258 is van de hand van mevrouw Kröger. Zij verzoekt de regering om een schadefonds in te stellen voor het financieren van onderzoek naar en voorkoming van langetermijnschade aan de Wadden, en de kosten voor dit fonds te verhalen op de reder. Deze motie ontraad ik, en dat is alleen vanwege het woord "fonds". In het AO heb ik met mevrouw Kröger al gewisseld dat we echt het belang wel zien, anders was ik ook niet voor de plasticbolletjesstop geweest om de langetermijnschade te beperken en alles uit de kast te halen wat we kunnen. Ik wil het ook zeker waar mogelijk verhalen op de reder, maar het gaat echt te ver om een fonds in te stellen.

De voorzitter:
De motie op stuk nr. 258 wordt ontraden. Mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
"Fonds" is een woord. Het gaat natuurlijk om het feit dat er de komende jaren nog onderzoek nodig zal zijn en nog schade opgeruimd moet worden. We gaan nu die plasticbolletjesstop hebben, maar als er echt een plan van aanpak uit voortkomt, horen daar ook kosten bij. Iedereen die onderzoek verricht naar die plastic schade of deze opruimt, moet weten dat die kosten gemaakt kunnen worden en uiteindelijk gepoogd verhaald te worden op de reder. Er zal enig comfort in moeten zitten, of dit nu in een fonds zit of in een garantstelling of in iets anders. Het gaat om het signaal dat wordt afgegeven. Voor kleine natuur- of milieuorganisaties of gemeentes is het nu echt heel veel geld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zouden we het dan zo kunnen afspreken met mevrouw Kröger dat we met alle betrokkenen in gesprek gaan om te kijken hoe we die kosten voor de onderzoeken zouden kunnen financieren? Daar komen we dan op terug. Het gaat mij echt om het instellen van een fonds. U weet wat voor toestanden ik dan met de minister van Financiën moet doormaken. Het is niet eenvoudig om een fonds in te stellen. Daar zit het hem echt in. Ik wil ook graag zorgen dat we die onderzoeken kunnen uitvoeren en dat we de lange termijn goed in kaart brengen. Als we het op die manier met elkaar kunnen afspreken, ben ik graag bereid dat te gaan doen.

De voorzitter:
Ik hoor een handreiking van de minister. Ik denk dat het advies dan zal zijn om de motie aan te houden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja, of u moet op de een of andere manier het woord "fonds" eruit halen.

De voorzitter:
Ik ben niet zo'n voorstander van het onderhandelen over moties aan de interruptiemicrofoon. De motie wordt ontraden als u hem zo indient, maar u krijgt ook een handreiking.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
Ik hoor de handreiking. Ik snap waar de minister tegen aanloopt. Ik zoek er een oplossing voor en houd de motie voor nu aan.

De voorzitter:
Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (31409, nr. 258) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Dan de motie op stuk nr. 259.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Motie op stuk nr. 259 gaat over het zo vormgeven van het openarmenbeleid dat ngo's met humanitaire missies zich welkom voelen en actief gesteund worden. Ik ontraad die motie, want die is overbodig. We doen dat al en blijven daarmee doorgaan.

De voorzitter:
Motie op stuk nr. 259 wordt ontraden.

Mevrouw Kröger, mag ik u vragen heel kort te zijn in uw reactie?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
Zeker mag u dat vragen. Ik heb niet gereageerd op het antwoord van de minister op de vraag van de heer Schonis over een evaluatie, maar ik vind het heel moeizaam dat de minister deze motie ontraadt, omdat zij niet erkent dat Sea-Watch in het werk werd belemmerd. Nederland heeft als vlaggenstaat niet pal gestaan voor het werk van deze organisatie. De minister wil dat niet erkennen en ontraadt nu deze motie, maar ik hoop dat zij in de toekomst pal wil staan als ideële organisaties op deze manier in hun werk worden belemmerd door andere landen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dan vervel ik in herhaling van wat ik tijdens het AO heb aangegeven. De Nederlandse vlaggenstaat zal ieder schip dat in het register is ingeschreven op gelijke manier behandelen. Dat is ook in dit geval gebeurd.

De voorzitter:
Meneer Laçin, we gaan het debat niet overdoen. Ik heb zo'n vermoeden dat u het eens bent met mevrouw Kröger. Of heeft u een andere opmerking?

De heer Laçin (SP):
Ik ben het eens met mevrouw Kröger, maar ik heb een andere opmerking. De minister zegt dat er alles aan is

gedaan, dat het openarmenbeleid staat en dat de motie overbodig is. Ik wil twee dingen opmerken. De rechter in Nederland heeft gezegd dat de veiligheidseisen die de minister heeft gesteld, ondergeschikt zijn aan de missie die Sea-Watch voert. Dat is een. Het tweede is dat uit WOB-verzoeken is gebleken dat de voornaamste reden voor deze eis niet de veiligheid was, maar gewoon het dwarsbomen van het migratieproces. Dat is twee keer vastgesteld: in WOB-verzoeken en door de rechter. Aan de hand van die twee opmerkingen wil ik van deze minister horen of zij dit vindt passen bij het openarmenbeleid dat Nederland zou moeten voeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik distantieer me van de twee conclusies van de heer Laçin. Het is niet op die manier door de rechter vastgesteld. Onze veiligheidseisen zijn bij de rechter gewoon in stand gebleven. Er is aan het betreffende schip alleen wat extra tijd gegeven om daaraan te voldoen. Dergelijke oordelen zijn op geen enkele manier uitgesproken. Ook ten aanzien van het WOB-verzoek trekt u een andere conclusie dan ik.

De heer Laçin (SP):

Ik heb een punt van orde, voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Laçin, het is 22.40 uur. Dit is een VAO. We gaan het debat niet overdoen. Ik kan u nu weer het woord geven zodat u uw punt kunt herhalen.

De heer Laçin (SP):

Ik wil een punt van orde maken, voorzitter. Dit zijn niet mijn conclusies, maar de conclusies van de rechter en letterlijk uit het WOB-verzoek. De minister kan mij dat dan niet in de mond leggen. Het zijn twee conclusies die zwart-op-wit staan. Die trek ik niet. Dat zijn gewoon feiten.

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ontken niets wat ergens zwart-op-wit staat. U verbindt daar conclusies aan en die deel ik niet.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 260.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 260. Die is van de hand van mevrouw Postma. Die gaat over een heel ander onderwerp, namelijk hoe de stikstofdepositie van scheepvaart te verminderen zou kunnen zijn. De motie vraagt om daarbij vooral in te gaan op verandering van vaarsnelheid en verandering van routing van schepen. Die motie kan ik oordeel Kamer geven. Ik vind het overigens iets om ook nog eens bij de Eurocommissaris aan te kaarten om verder te kijken dan CO₂ en om zeker ook stikstof mee te nemen.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 260 krijgt oordeel Kamer. De motie op stuk nr. 261.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 261 van de hand van mevrouw Van Esch. Die verzoekt de regering te monitoren of er een toename is van varend ontgassen in de aangewezen gebieden en, indien dat het geval is, de invoering van een vervroegd nationaal verbod te heroverwegen. Als dat eerder kon, zou ik het zeker doen. Maar het kan niet, want daar ontbreekt nou juist de rechtsgrond voor. Deze motie ontraad ik dus.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 261 wordt ontraden. Mevrouw Van Esch had nog een motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat is de motie op stuk nr. 262. Ik begrijp dat mevrouw Van Esch en de heer Wassenberg hier heel graag bovenop willen blijven zitten. Het gaat dan over de onderhandelingen die met de MSC Zoe worden gevoerd. Die onderhandelingen doen we met behulp van de landsadvocaat. We doen dat dus echt heel zorgvuldig. Het is bij een claim in het belang van de Staat en andere partijen om de onderhandelingspositie zo sterk mogelijk te houden. Daar past discretie en geheimhouding bij. Uiteraard zal ik me hierover achteraf verantwoorden, zoals dat een minister betaamt. Nogmaals, ik ben tot op het bot gemotiveerd om bij de veroorzaker de laatste euro vandaan te halen, voor zover we dat kunnen. Ik gaf dat in de richting van de heer Van Dijk en de heer Laçin al aan.

De voorzitter:

Even voor de helderheid: welk oordeel krijgt de motie op stuk nr. 262?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ontraden.

De voorzitter:

Oordeel ontraden. Dan de motie op stuk nr. 263.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor de motie op stuk nr. 263 van de heer Laçin geldt dat ook. Die verzoekt de regering om alles op alles te zetten om een landelijk verbod op het varend ontgassen van kracht te laten worden op uiterlijk 1 juli 2020. Voor ratificatie ben ik afhankelijk van de andere lidstaten. Ik kan dat dus helaas gewoon niet eerder doen.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 263 wordt ontraden. De heer Schonis heeft een vraag.

De heer **Schonis** (D66):

Die had ik eigenlijk net ook kunnen stellen bij de motie van mevrouw Van Esch, die over hetzelfde onderwerp gaat. Ik was een van de Statenleden die voor het verbod in Zeeland heeft gestemd. De materie was mij dus enigszins bekend. In 2018 was het verhaal dat het verbod op 1 januari 2019 kon worden ingevoerd. Toen werd het 1 januari 2020. Nu verzoekt de SP 1 juli 2020. Ik denk dat dat niet heel onredelijk is. We kunnen wel door blijven gaan. U wacht op ratificatie van Duitsland. Kunt u vooruitlopend op die ratificatie het verbod niet gewoon nu laten ingaan? Het is niet zo dat we niet weten dat dit eraan zit te komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, daar gaat het niet om. Nederland voldoet ook gewoon op tijd aan de verplichtingen. Ik kan andere landen natuurlijk niet dwingen om dit ook zo snel mogelijk te ratificeren. Daar zit ik wel achteraan. Daar spreek ik ze ook op aan. Maar ik kan het niet een-op-een afdwingen. Dus als zij het niet ratificeren, hebben we wel een probleem. Maar ik ben zeer bereid — dat heb ik u ook al eerder aangegeven — om bijvoorbeeld, wanneer we die Rijnvaartcommissie in Nederland organiseren, daar dan ook echt een punt van te maken en de collega's er nog op aan te spreken.

De voorzitter:

Meneer Laçin, uw motie op stuk nr. 263 wordt ontraden.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb een vraag over de zin die de minister uitspreekt: als andere landen niet ratificeren, dan hebben we een probleem. We hebben al provinciale verboden en er wordt al hier en daar op gehandhaafd als het op heterdaad gebeurt. Wat betekent dat dan voor een landelijk verbod? Stel dat Duitsland niet ratificeert, betekent dat dan dat wij nooit een landelijk verbod in Nederland kunnen instellen op varend ontgassen? Het lijkt mij echt onmogelijk dat dat zo is, maar het is wel wat de minister stelt, dus graag een reactie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zit qua verdrag zo in elkaar dat het pas geldt als alle verdragstaten geratificeerd hebben. Het Scheepsafvalstoffenverdrag treedt zes maanden na ratificatie door de laatste verdragstaat in werking. Nogmaals, ik geloof echt niet dat er landen bij zijn die dit pertinent willen gaan dwarsbomen. Het is gewoon ook een kwestie van daar het tempo in houden en daar zal ik zeker op aandringen, zodat zij het ook zo snel mogelijk nadat wij het hebben gedaan, zullen ratificeren.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 264.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 264 is de cruisemotie van de heer Dijkstra. Die verzoekt de regering internationaal op te komen voor de Nederlandse maritieme sector, waarbij duidelijk wordt gemaakt dat onderhoud uitstekend in Nederland thuishoort. Die kan ik van harte "oordeel Kamer" geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 264 krijgt "oordeel Kamer". Tot slot de motie op stuk nr. 265.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 265 van de hand van mevrouw Van der Graaf vind ik zeer sympathiek. Maar ik wil toch aan mevrouw Van der Graaf vragen om deze aan te houden, omdat ik natuurlijk al de aanwijzingen van de OVV heb gevolgd waar het gaat om de waarschuwing. Ik heb de OVV toen ook gevraagd: moet ik nu die route gaan sluiten, ook voor dit soort omstandigheden? Daarover is mij te kennen gegeven: nee, wij adviseren u nu deze waarschuwing te doen. Dus ik wil daar toch echt niet op vooruitlopen, want ik moet ook kunnen beargumenteren dat iets proportioneel is. Dus ik zou echt aan mevrouw Van der Graaf willen vragen de motie aan te houden tot we het OVV-onderzoek hebben. Uiteraard, als daar een aanleiding toe is, zal ik dat graag zo spoedig mogelijk inzetten. Ik heb u ook tijdens het debat al toegezegd om wel alvast in kaart te brengen en het u ook te laten weten wat daarvoor nodig is en wat we dan moeten gaan doen. Maar ik moet haar op dit moment, als mevrouw Van der Graaf haar niet aanhoudt, ontraden.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

In het debat hebben we inderdaad geproefd dat de minister zegt: ik volg de OVV. Maar de minister heeft ook gemerkt dat er vanuit de Kamer werd gevraagd om toch de mogelijkheden in kaart te brengen. Kunnen we niet, met storm op komst en de OVV-waarschuwingen in het achterhoofd, toch een maatregel treffen? Dat is eigenlijk waar deze motie toe oproept, in ieder geval om dat te bezien, en ook om de mogelijkheden te onderzoeken om hem permanent te sluiten. Volgens mij bijt het elkaar niet.

De voorzitter:

Dus u brengt de motie in stemming? En dan krijgt deze motie het oordeel ontraden.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ja, ik houd haar niet aan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik weet dat u daar niet van bent, maar mag ik mevrouw Van der Graaf dan toch een suggestie doen? Want over het tweede deel, waarin wordt verzoekt om mogelijkheden te onderzoeken, heb ik eigenlijk al tijdens het AO toegezegd om dat te doen. Mijn punt ligt eigenlijk bij het verzoek daarvoor, want daar zegt u: verzoekt de regering te bezien hoe ze dat zou doen. Als u van "hoe" nou "of" maakt, dan zou ik er wel mee uit de voeten kunnen. Want ik wil namelijk niet nu, op voorhand, al zeggen dat we dat per se gaan doen.

De voorzitter:

Het tekstvoorstel is om "hoe" te veranderen in "of".

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Eigenlijk is dit de kern. Het gaat erom de maatregel
inderdaad te treffen, als het mogelijk is.

De **voorzitter**:
Dus u houdt vast aan het dictum zoals dat nu geformuleerd
is. Dan krijgt de motie het oordeel ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ontraden.

Voorzitter. Dat was het.

De **voorzitter**:
Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit VAO.

De beraadslaging wordt gesloten.