8
Maritiem

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

De **voorzitter**:
Aan de orde is het VAO Maritiem. Hartelijk welkom aan de minister. Ik zie dat u, mevrouw Bouchallikh, of in ieder geval uw partij GroenLinks, de aanvrager is van dit VAO, maar u heeft zich ingeschreven voor nul minuten, dus als het goed is, gaan we dan nu naar de heer Van Dijk van de PvdA.

Voordat ik de heer Van Dijk het woord geef, zou ik uw toestemming willen vragen om mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren ook het woord te laten voeren bij dit VAO. Dat heeft ze me gevraagd. Is daar bezwaar tegen? Dat is er niet. Dan mag u straks ook twee minuutjes het woord tot ons richten.

De heer Gijs van Dijk, aan u het woord.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dank u wel, voorzitter. Begin april was er een noordwesterstorm. Op zich levert dat heel mooie plaatjes op in het Waddengebied, maar het levert ook heel hoge golven en een heel harde wind op. We weten inmiddels, sinds MSC Zoe, dat grote en ook wat kleinere containerschepen daar supergevoelig voor zijn. Sterker nog, er kunnen dan containers van het schip af vallen in een superkwetsbaar natuurgebied. Het is een heel mooi natuurgebied. De hele wereld vindt het een heel mooi natuurgebied. Dat moeten we zo houden. Daarom hebben we al meer debatten gevoerd en onderzoek laten doen. We hebben zelfs de Onderzoeksraad voor Veiligheid van de heer Dijsselbloem onderzoek laten doen. We hebben meerdere debatten gevoerd en we hebben de minister en het kabinet voortdurend aangesproken: grijp hierop in, want hier gaan de belangen van de rederijen boven de belangen van het natuurgebied. We zien nog steeds een kabinet en een minister die twijfelen en treuzelen. Daarom willen we de minister graag helpen met twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat opnieuw, in vrijwel identieke weersomstandigheden, containers overboord zijn geslagen in het Waddengebied;

overwegende dat, ondanks waarschuwingen van de Kustwacht, schepen bij stormachtig weer nog steeds gebruikmaken van de zuidelijke route;

van mening dat het getreuzel het risico oplevert dat er weer ongelukken gebeuren met containerschepen in het Waddengebied;

verzoekt de regering voor 1 mei de Kustwacht de mogelijkheid te bieden om dwingende adviezen, "interventiebevoegdheid", af te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Gijs van Dijk, Grinwis, Van Esch en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 312 (31409).

Dank u wel.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dan de tweede motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de winstmarges in de maritieme sector minimaal zijn en daardoor risico's worden genomen met het vastzetten van containers;

constaterende dat in België, Frankrijk en Italië containers ook bij schepen die korter dan 170 meter zijn door professionals worden vastgezet;

verzoekt de regering om wettelijk te verplichten dat containers ook op schepen korter dan 170 meter vast worden gezet door gecertificeerde sjorbedrijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Gijs van Dijk, Van Esch en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 313 (31409).

Dank u wel.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer De Groot van D66.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Het incident met de Baltic Tern heeft ons helaas weer met de neus op de feiten gedrukt en heeft laten zien hoe kwetsbaar de vaarroutes zijn ten noorden van een van de mooiste gebieden in de wereld. Containers met onder andere aceton gingen overboord. Dat is echt onverantwoord. De minister heeft een proces in gang gezet, maar dat gaat niet snel genoeg. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er recent weer een incident heeft plaatsgevonden met de Baltic Tern en adviezen van de Kustwacht door sommige schepen nog steeds in de wind worden geslagen;

overwegende dat de motie van de leden Schonis en Postma verzocht om de Kustwacht bij stormcondities in de Waddenzee de bevoegdheid te geven om tot niet-vrijblijvende verkeersbegeleiding over te gaan en Duitsland en Denemarken ook hiertoe op te roepen;

constaterende dat deze motie nog niet is uitgevoerd;

verzoekt de regering om uiterlijk 1 juni een stappenplan naar de Kamer te sturen waarin de stappen om deze motie zo snel mogelijk uit te voeren precies worden beschreven en waarin staat per wanneer de verkeersbegeleiding gerealiseerd zal zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Tjeerd de Groot en Geurts.

Zij krijgt nr. 314 (31409).

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Michon-Derkzen van de VVD.

☐

Mevrouw **Michon-Derkzen** (VVD):
Voorzitter, dank u wel. Dit AO is nog door mijn voorganger bij de VVD gevoerd. Er zijn ontzettend veel onderwerpen besproken, en ook in heel goed overleg. Ik wil de minister daarvoor danken. In het AO zei zij onder andere dat zij de aanbevelingen uit het OVV-rapport naar aanleiding van de MSC Zoe onverkort uitvoert. Ik zou de minister willen vragen wanneer de Kamer weer een brief krijgt met de stand van zaken, want dat is natuurlijk zeer relevant, gelet op het recente incident met de Baltic Tern.

Ik ben het inderdaad met de collega's eens — niemand zal het daarmee oneens zijn — dat we het Waddengebied goed moeten beschermen. Dat moet veilig zijn en dat moet zich ook veilig voelen. Met het oog daarop dank ik de minister dan ook voor haar informatie na het incident met de Baltic Tern. Wat is de stand van zaken ten aanzien van de laatste twee containers die nog geborgen moeten worden? Ik wil haar ook vragen om daar actief te communiceren over wat er gebeurt naar aanleiding van zo'n incident, want dat leidt toch tot veel onrust. Ik hoop dat dat ook door de regionale media wordt opgepakt.

Ik heb nog één vraag naar aanleiding van het rapport over de MSC Zoe. U heeft gezegd dat u in overleg bent met Duitsland om die waarschuwingen ook aan feeders te geven wanneer die van Duitsland naar het westen varen. Wat is de stand van zaken op dat punt?

Tot slot nog één vraag. De inbreng van mijn voorganger, de heer Dijkstra, in ogenschouw nemend, wil ik vragen of het convenant ten behoeve van de afgifte van Nederlandse ICP's daadwerkelijk per 1 januari van dit jaar is afgesloten, zodat die weer kunnen worden afgegeven aan boten met een Nederlandse nationaliteit. Ik zeg daar dan nog even bij dat een ICP een Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen is.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank. De heer Alkaya, SP.

☐

De heer **Alkaya** (SP):
Dank u wel, voorzitter. Ik zou ook nog graag enkele vragen willen stellen over de onderwerpen die zijn behandeld. Ik heb geen moties. Ik zal straks wel samen met de Partij voor de Dieren een motie indienen over het onderwerp waar het zojuist ook vooral over is gegaan, namelijk de voortgang op het gebied van de veiligheid van de vaarroutes rondom de Wadden en het voorkomen dat schepen uit onder andere België, Frankrijk en Duitsland varend lozen op onze rivieren.

Tijdens het algemeen overleg en ook in eerdere brieven heeft de SP van de minister kunnen vernemen dat de nodige maatregelen in gang zijn gezet om een herhaling van wat er is gebeurd met de MSC Zoe te voorkomen. Dat was bemoedigend, maar zoals eigenlijk alle partijen al hebben aangegeven, baren recente incidenten zoals met de schepen Baltic Tern en de Escape ons weer zorgen. Het laatste raakte stuurloos en het eerste verloor vijf containers met stoffen zoals vet, olie en aceton. Dat is natuurlijk zorgwekkend. Vorige week heeft de minister een brief hierover gestuurd, maar die neemt onze zorgen helaas niet weg. Ik zou de minister daarom willen vragen of ze nu al iets kan zeggen over de voortgang van haar gesprekken met haar evenknieën in onder andere Duitsland en Denemarken. Hoe zit het tot die tijd, totdat er afspraken zijn gemaakt en stappen zijn gezet? Heeft de minister het gevoel dat zij dat gebied nu onder controle heeft? Heeft zij de veiligheid in dat gebied nu onder controle, of hebben we daar nu echt geen controle over? Dat zou dan toch echt zorgwekkend zijn. Daarom dien ik straks samen met de Partij voor de Dieren een motie in.

Voorzitter. Dan het tweede onderwerp. Ik zou ook aan de minister willen vragen of zij een update kan geven over haar gesprek met haar evenknieën in Frankrijk en België over het varend lozen van gassen en stoffen op onze rivieren. Bij het algemeen overleg kon hier nog niets over gezegd worden omdat haar evenknieën in de landen nog maar pas geïnstalleerd waren. Ik hoop dat de minister ondertussen al contact met ze heeft kunnen leggen en dat ze ons hierover kan informeren.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Mevrouw Van Esch, Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Dank. Ook dank aan de collega's dat ik in de gelegenheid ben gesteld om vandaag één motie in te dienen. Het is waarschijnlijk logisch: de motie gaat over de gebeurtenissen in de Waddenzee met de Baltic Tern. Gelukkig zijn een aantal van die containers al wel geborgen, maar nog niet allemaal. Het baart ons ook zorgen dat dit twee jaar na de MSC Zoe opnieuw gebeurt in dit zeer kwetsbare en zeer belangrijke natuurgebied. We willen koste wat kost voorkomen dat de zuidelijke route nog op die manier wordt gebruikt voor containerschepen. Wij zien dat dan ook als enige oplossing en zien dat het hoog tijd wordt om de ondiepe zuidelijke vaarroute te sluiten voor deze containerschepen. Wij vinden het hoog tijd om de economische belangen boven de ecologische te stellen. Daarom dienen wij de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er binnen twee jaar na de MSC Zoe-ramp weer containers van een vrachtschip in de Waddenzee terecht zijn gekomen;

constaterende dat de Waddenzee een beschermd UNESCO-werelderfgoedgebied is;

verzoekt de regering om zich in te spannen om samen met Duitsland en Denemarken binnen de IMO te pleiten voor het sluiten van de zuidelijke vaarroute voor containerschepen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch, Gijs van Dijk, Alkaya en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 315 (31409).

Dank u wel. Als het goed is, zijn we daarmee aan het einde gekomen van de inbreng van de kant van de Kamer. Ik schors voor enkele ogenblikken. Daarna gaan we luisteren naar de beantwoording door de minister.

De vergadering wordt van 13.32 uur tot 13.37 uur geschorst.

Voorzitter: **Bergkamp**

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Graag wil ik in mijn eerste debat na de verkiezingen de echte nieuwe Voorzitter feliciteren met haar benoeming en de nieuwe Kamerleden van harte welkom heten. Voor mij is het een gemêleerd gezelschap. Sommigen heb ik al de hele vorige periode meegemaakt, maar sommigen wel op andere portefeuilles. Ik kijk daarbij bijvoorbeeld naar de heer Geurts. Ook zijn er helemaal nieuwe Kamerleden bij. En de heer Alkaya heb ik in een andere zaal weleens meegemaakt in zijn financiëntijd. Ik kijk er zeer naar uit om in de komende tijd op het terrein waar we het vandaag over hebben, Maritiem, verder met jullie in debat te gaan.

Voorzitter. Ik zal eerst de vragen beantwoorden en daarna de moties langslopen. Ik begin bij mevrouw Michon. Zij heeft net als verschillende anderen gevraagd hoe het zit met de laatste stand van zaken ten aanzien van de berging van de containers van de Baltic Tern. Op basis van de informatie van de berger kan ik u gelukkig meedelen dat ook de laatste twee containers zijn gevonden. Dat ging om containers met houtvezels. Dat ziet er dus goed uit. Ze gaan nu met de berging van die containers beginnen. Ik denk dat het mooi nieuws is dat er geen containers meer zoek zijn.

Net als mevrouw Michon heeft u dit allemaal gerelateerd aan de veel grotere, heftige ramp met de MSC Zoe. Verschillende leden hebben ook gevraagd wat nou de laatste stand van zaken is in de opvolging van de aanbevelingen van de OVV. Er is in dit korte debat geen tijd om dit allemaal helemaal uit de doeken te doen, maar ik kan u vast toezeggen dat ik u aan het eind van de maand mei, dus ruim voor het AO Maritiem dat voor 2 juni gepland staat, in de voortgangsbrief alle aanbevelingen en detail zal doen toekomen.

Mevrouw Michon heeft nog gevraagd wat de stand van zaken is ten aanzien van de waarschuwing voor de feeders in met name Duitsland. Dat was natuurlijk ook een van de vragen die er waren rondom de Baltic Tern. Duitsland waarschuwt, overigens ook na Nederlands initiatief, containerschepen langer dan 200 meter, dus van het type Panamax en ULCS, voor de fijnproevers, voor bodemcontact bij een golfhoogte van meer dan 4,5 meter. Dat gaat onder andere door het aanroepen van schepen via de marifoon. Dat soort grote schepen wordt ook geadviseerd om de noordelijke route te nemen. Voor de Baltic Tern — dat is dus een feeder, een kleiner schip, met een lengte van 169 meter — geldt die waarschuwing vanuit Duitsland nog niet. De Duitse kustwacht heeft het schip in dit geval dus ook niet actief gewaarschuwd voor dit risico op containerverlies.

Ik zal u er ook nog verder over informeren hoe de contacten met Duitsland en Denemarken verlopen. Ik kan u wel zeggen dat ik zeer gemotiveerd ben om, waar de Duitsers en Denen nog niet het gevoel van urgentie hebben dat wij hier in Nederland voelen, met dit nieuwe incident paraat dat gesprek opnieuw aan te gaan. Ik ben er ook wel hoopvol over gestemd dat ik de Duitsers zover kan krijgen dat zij ook voor deze kleinere schepen dezelfde waarschuwing zullen willen gaan afgeven, zoals we sinds november 2020 in Nederland doen. Ik ben dus zeer gemotiveerd om dit ongeluk met de Baltic Tern aan te grijpen om de Duitsers zover te krijgen dat ze dat ook voor de kleinere schepen gaan doen.

In z'n algemeenheid lopen die gesprekken dus. Meerdere leden van de Kamer hebben daarnaar gevraagd. De zorgen die niet alleen bij mij, maar breed in de Kamer leven, heb ik ook echt overgebracht aan de collega's. Ik zal daar wat uitgebreider verslag van doen in de voortgangsbrief die ik eind mei zal sturen. Maar ik moet u wel aangeven dat het gevoel van urgentie dat wij voelen daar nog niet zo aanwezig is. Ik wil de Kamerleden er dus ook toe oproepen om in

hun contacten met geestverwanten in politieke zin, in Duitsland dan wel Denemarken, bij te dragen aan dat gevoel van urgentie om daar samen in op te trekken.

De heer Alkaya vroeg: hoe zit het nou eigenlijk met de veiligheid op de Noordzee; is dat wel onder controle? In het AO van 3 december jongstleden heb ik een groot aantal maatregelen aangekondigd. Die maatregelen zijn we nu aan het uitvoeren. Ik denk dat het in het kader van de tijd goed is dat u dat allemaal naleest in de brief die ik u eind mei zal sturen, zodat we daar in het volgende AO Maritiem verder over van gedachten kunnen wisselen.

Dan heeft mevrouw Michon nog een vraag gesteld over een ander onderwerp, te weten het convenant voor het nieuwe ICP. Zij vroeg: is dat per 1 januari van kracht geworden? Wij hadden die nieuwe regeling per 1 januari van dit jaar in werking willen laten treden, maar bij de uitwerking daarvan zijn we erachter gekomen dat er toch een langere overgangstermijn nodig is, omdat betrokken partijen voldoende tijd nodig hadden om zich voor te bereiden op de nieuwe regeling. We hebben dus de keuze moeten maken om de ingangsdatum te verschuiven. Maar ik kan u geruststellen: die datum ligt inmiddels ook in het verleden, want we hebben die moeten verschuiven naar 1 maart. ICP's worden sinds 1 maart dus niet meer afgegeven aan mensen die niet in Nederland woonachtig zijn. Ze moeten, zoals we u ook hebben laten weten, ook veel meer informatie overleggen voordat ze voor zo'n ICP in aanmerking komen. We hebben onlangs vanuit Italië overigens ook berichten gekregen waaruit blijkt dat de Italianen onder de huidige voorwaarden dat ICP ook weer accepteren. Ik denk dat dat een goed teken is.

De heer Alkaya heeft vragen gesteld over de stand van zaken met betrekking tot de invoering van het verbod op varend ontgassen. Gelukkig zijn we daar weer een stap verder, in die zin dat Duitsland onlangs het verdrag heeft geratificeerd. Dan houden we, zoals u zelf al aangaf, Frankrijk en België — in dit geval Wallonië — nog over. Daar moet ik nog steeds de aandacht van de collega's blijven vragen en ik moet hopen dat ook de parlementen in die landen snel tot ratificatie willen overgaan, want ook daar is het punt niet dat de collega's dat niet zouden willen. Het is gewoon een kwestie van hieraan ook daar in de parlementen voldoende prioriteit geven en dit op de agenda krijgen om het erdoor te krijgen, want een halfjaar na de laatste ratificatie treedt het verdrag echt in werking. In mijn contacten met zowel de Franse als in dit geval de Waalse collega zal ik ze dus ook echt aansporen om dit zo spoedig mogelijk te doen. Dat waren de vragen.

De **voorzitter**:
U heeft nog een vraag van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):
Wellicht is het allang toegezegd in het AO, maar ik neem aan dat wij dan op de hoogte gehouden worden op het moment dat er op dit punt voortgang is in Wallonië en in Frankrijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Zeker. Het onderwerp varend ontgassen is in de vorige periode eigenlijk in vrijwel ieder algemeen overleg Maritiem aan de orde geweest. Dan is het ook wel gebruikelijk om voor ieder AO in de verzamelbrief ook op dit punt de laatste stand van zaken te schetsen. Dat zal ik graag continueren, want er is ons met z'n allen veel aan gelegen om dit zo snel mogelijk van kracht te laten zijn. We hebben er als Nederland ook enorm hard aan gesleurd, bijvoorbeeld om subsidies vrij te maken voor de mobiele ontgassingsinstallaties. Wij zijn er in Nederland ook echt klaar voor.

Voorzitter. Dan de moties. De motie op stuk nr. 312 is van de heer Gijs van Dijk. Hij heeft het over "getreuzel en twijfel". Dat herken ik niet, want ik twijfel niet en ik zou zelf ook wel sneller willen, maar ik kan de Duitsers en de Denen ook niet altijd dwingen. Maar over het aan de kustwacht geven van de mogelijkheid van dwingende adviezen en van interventiebevoegdheid heb ik tijdens het AO Maritiem op 3 december aangegeven dat we gaan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een niet-vrijblijvende verkeersbegeleiding van containerschepen. Ik zal u over de voortgang daarvan informeren, ook voor het AO van 2 juni. Uw verzoek van nu gaat nog een stukje verder dan dat van toen, ook qua timing. Daar kan ik nu dus gewoon niet in voorzien. Ik zou u dus willen verzoeken om die motie nog even aan te houden tot u die voortgangsbrief heeft gelezen en we dat AO Maritiem hebben.

De **voorzitter**:
Een vraag van de heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Ik zal vanmiddag Angela Merkel ook even een sms'je sturen. Misschien helpt dat, want we hebben Duitsland nodig. Ik zal dat zeker proberen. Dit gaat inderdaad over de interventiebevoegdheid van de minister. Ik ben ervan overtuigd dat we op basis van artikel 18.1 van de Wet maritieme ongevallen dat soort containerschepen bij dreigende vervuiling wel zouden kunnen aanspreken bij dit soort stormen. Ik ben dus echt benieuwd of dat juridisch mogelijk is. Ik ben ervan overtuigd dat dat wel zo is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat deel ik met de heer Van Dijk. Ik wil ook heel graag weten of ik die bevoegdheid heb of kan creëren, maar nogmaals, voor de in de motie gevraagde datum van 1 mei gaat dat niet lukken.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de heer Van Dijk. Is hij bereid om zijn motie aan te houden?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Ja, dan hou ik mijn motie aan.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Op verzoek van de heer Gijs van Dijk stel ik voor zijn motie (31409, nr. 312) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 313. Die is ook van de hand van de heer Van Dijk en die verzoekt de regering om een wettelijke verplichting in te stellen dat containers ook op schepen die korter zijn dan 170 meter, vast worden gezet door gecertificeerde sjorbedrijven. Daarvan heb ik tijdens het AO Maritiem op 3 december aangegeven dat we in Nederland eisen hebben gesteld ten aanzien van de certificering bij dat sjorren. Dat geldt zowel voor het wal- als voor het scheepspersoneel. Daar hebben we dezelfde eisen voor om te verzekeren dat zij goed opgeleid zijn. Deze motie moet ik om die reden ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 313 wordt ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kom bij de motie op stuk nr. 314. Die is van de heer De Groot, en die verwijst naar een motie van de leden Schonis en Postma om bij stormcondities in de Waddenzee de bevoegdheid te geven tot niet-vrijblijvende verkeersbegeleiding, eigenlijk een beetje in lijn qua doelstelling met de motie van de heer Van Dijk. Maar hier zie ik iets meer ruimte in, want deze motie vraagt om voor 1 juni een stappenplan naar de Kamer te sturen. Nou, als ik dat dan mag doen in dezelfde brief die ik net heb toegezegd voor eind mei, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven; dan zullen we dit in dat kader meenemen om dat uit te leggen.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 314 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kom ik tot slot bij de motie op stuk nr. 315, van de hand van mevrouw Van Esch. Die verzoekt de regering om zich in te spannen om samen met Duitsland en Denemarken binnen IMO te pleiten voor de sluiting van de zuidelijke vaarroute voor containerschepen. Ik zou daarvoor eigenlijk eenzelfde verzoek willen doen als ik aan de heer Van Dijk heb gedaan. Ik wil nu de Baltic Tern nog een keer aangrijpen om hernieuwde gesprekken te voeren, dus ik zou ook mevrouw Van Esch willen vragen om deze motie nog even aan te houden tot we dat AO Maritiem op 2 juni hebben; dan kan ik helemaal beoordelen hoever ik kan komen met Duitsland en Denemarken.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik wil op zich mijn motie wel aanhouden, maar ik wil wel verzoeken of vragen aan de minister of het mogelijk is om de verslagen van de gesprekken die worden gevoerd met Duitsland en Denemarken met ons te delen. Ik ben gewoon benieuwd wat hun redenen zijn. U geeft aan: we doen heel erg ons best, maar zij blijven een beetje achter. Dus ik wil gewoon graag ook zien wat er dan wordt besproken en met elkaar wordt gedaan, en wat dan de redenen voor die landen zijn om terughoudend te blijven op dit dossier. En dan wil ik de motie ook wel aanhouden, maar ik zou wel graag meer over die gesprekken horen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan mevrouw Van Esch toezeggen dat zij meer gaat horen over die gesprekken, maar ik kan natuurlijk niet toezeggingen doen over gesprekken die ik met buitenlandse collega's voer zonder dat die collega's daar iets van afweten. Dus dat kan ik niet doen, maar ik zal zeker in de brief die ik eind mei ga sturen, aangeven waarom zij dat niet willen. Ja?

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van Esch stel ik voor haar motie (31409, nr. 315) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat was het dan, voorzitter.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Dan dank ik u wel. Ik dank de Kamerleden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.