3
Maritiem

Aan de orde is het **tweeminutendebat Maritiem (CD d.d. 24/11)**.

De **voorzitter**:
We gaan over naar het tweeminutendebat Maritiem, dat op 24 november vorig jaar heeft plaatsgevonden. De eerste spreker is de heer Van der Molen namens de CDA-fractie.

De heer **Van der Molen** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik mag van u als nieuwe woordvoerder Infrastructuur en Waterstaat het stokje overnemen. Dus het is allemaal weer prachtig geprogrammeerd dat we hier allebei zijn. Ik hoop ook op een hele goede samenwerking met alle collega's die ik hier tegenover mij tref en natuurlijk niet in de laatste plaats ook met de bewindspersoon.

Voorzitter. De CDA-fractie is voorzichtig positief over de brief die de minister maandag naar de Kamer stuurde over de toekomst van vuurtoren Lange Jaap bij Den Helder, al moet mij van het hart dat het best gek is dat een vuurtoren die op het ene moment nog op instorten staat, op het andere moment alsnog gered lijkt te kunnen worden. De conclusie moet zijn, zoals de CDA-fractievoorzitter in Den Helder, Harmen Krul, mij zei, dat Rijkswaterstaat wel de veiligheidsfunctie van de vuurtoren in de vingers heeft maar niet het waarborgen van de monumentale functie. En dat moet anders. De CDA-fractie gaat voor behoud en herstel van de Lange Jaap en, wanneer onverhoopt nodig, voor herbouw. Kan de minister ook hier aangeven achter dat doel te staan?

Dan nog twee vragen aan de minister. In de beantwoording van de schriftelijke vragen biechtte de minister op dat Rijkswaterstaat het kader instandhouding monument niet heeft gevolgd. En dan kies je naar de mening van de CDA-fractie voor verwaarlozing. Welke stappen neemt de minister om herhaling in de toekomst te voorkomen? We hebben meer vuurtorens van het type Lange Jaap in Nederland, namelijk in Westkapelle en Breskens en op Scheveningen en Vlieland. Daar is wat ons betreft dringend een inventarisatie nodig, als die al niet loopt. Kan de minister dat, voor zover dat inderdaad nog niet gebeurt, in gang zetten en wil hij de Kamer daarover informeren?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Van de zijde van de Kamer is de tweede spreker de heer Tjeerd de Groot die spreekt namens de D66-fractie.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):
Dank u wel, voorzitter. In navolging van het CDA heeft D66 de vraag hoe het zo heeft kunnen gebeuren met de Lange Jaap. Vandaar de volgende motie die ik samen met het CDA indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de 150 jaar oude, monumentale vuurtoren Kijkduin — de Lange Jaap — sinds 1988 de status heeft van rijksmonument;

overwegende dat Rijkswaterstaat sinds die tijd haar zorgplicht heeft verwaarloosd, ondanks aanhoudende signalen over de verslechterende staat van de vuurtoren;

overwegende dat er sprake is van aanzienlijk achterstallig onderhoud aan onze waterstaatkundige werken;

overwegende de rijksmonumentale status, het maatschappelijk belang alsook de status als historisch cultureel erfgoed van de vuurtoren Kijkduin;

overwegende dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft verklaard zich tot het uiterste in te spannen om de vuurtoren Kijkduin te behouden;

verzoekt de regering om op de kortst mogelijke termijn helderheid te verschaffen over het lot van de vuurtoren Kijkduin en in het geval van ontmanteling te voorzien in een replica,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Tjeerd de Groot en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 341 (31409).

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):
Voorzitter. Dan heb ik nog twee vragen over de storm deze week en het incident dat zich heeft voorgedaan met de Julietta D. We gaan natuurlijk naar een situatie dat de Noordzee erg vol raakt met windmolenparken. Dat is natuurlijk goed nieuws maar dat betekent ook wat voor de veiligheid, zeker als schepen op drift raken door een ondeugdelijke ankerprocedure of anderszins. Is de minister bezig om na te denken over hoe je de veiligheid van ankerplaatsen kunt vergroten door mooring buoys of anderszins? Dat horen we graag.

Dan het advies om bij storm of meer dan 4,5 meter hoogte de noordelijke route te kiezen boven de Wadden in plaats van de zuidelijke. Dit naar aanleiding van de MSC Zoe. Gisteravond heeft er een schip, de CSCL Pacific Ocean, een schip groter dan de MSC Zoe, ondanks het advies om de noordelijke route te nemen, dat gegeven is via de NAVTEX, toch de zuidelijke route genomen. Het schip is afgeremd tot zes knopen. Dat is erg langzaam voor zo'n schip. Misschien heeft het de grond geraakt. Wat is het advies nog waard, als het op deze manier letterlijk in de wind wordt geslagen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De volgende spreker is mevrouw Bouchallikh. Zij spreekt namens de GroenLinksfractie.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Dank, voorzitter. Tijdens het commissiedebat was er gelukkig veel aandacht voor varend ontgassen. De gezondheidsschade en milieufactoren zijn daarbij heel belangrijk om in acht te nemen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat varend ontgassen zeer belastend is voor mens en milieu, maar in de praktijk nog veel voorkomt in "groene gebieden", die op een kaart door de ILT zijn vastgesteld;

constaterende dat de Europese overeenkomst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (ADN) stelt dat varend ontgassen niet mag plaatsvinden in dichtbevolkte gebieden en in de buurt van bruggen, sluizen en hun voorhavens;

constaterende dat de definitie van dichtbevolkte gebieden in het ADN niet is bepaald en de ILT zelf op basis van CBS-informatie in kaart heeft gebracht waar de dichtbevolkte gebieden langs waterwegen zijn en dat deze indeling dus in feite arbitrair is;

constaterende dat in het ADN de risico's voor de volksgezondheid en mogelijke milieuschade niet zijn meegenomen en dat deze risico's ook niet in beeld zijn gebracht door de regering;

overwegende dat er in deze groene gebieden, waaronder in Zeeland en Flevoland, grote ongerustheid is over de effecten van de ontgassing op volksgezondheid en milieu;

verzoekt de regering om het varend ontgassen op de groene vaarroutes vooralsnog te stoppen en eerst een onderzoek te doen naar de effecten van ongecontroleerd ontgassen op gezondheid en milieu alvorens een besluit te nemen over het (tijdelijk) openstellen voor ongecontroleerd ontgassen op de groene vaarroutes,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en Alkaya.

Zij krijgt nr. 342 (31409).

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Dan heb ik ook nog een vraag die eigenlijk aansluit op de vraag van D66 over de storm van afgelopen periode. Ik hou het dus kort. Is er al meer duidelijkheid over de schade die is aangericht naar aanleiding van deze storm? Waarom staan er bij code oranje geen sleepschepen klaar om een dergelijke situatie snel in goede banen te leiden? Wat is het protocol? Daar horen wij graag een reactie van de minister op.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is het lid Alkaya. Hij spreekt namens de SP-fractie.

De heer **Alkaya** (SP):
Voorzitter, dank u wel. Het is alweer tweeënhalve maand geleden dat we het commissiedebat hadden. Daarin hebben we een goede discussie gehad over een aantal onderwerpen. Dat was met een andere bewindspersoon. Een welkom aan deze minister. Hij is de nieuwe bewindspersoon op dit onderwerp. Het is volgens mij mijn eerste debat met hem. Het eerste debat van vele, vermoed ik zomaar.

Ik heb samen met de GroenLinksfractie een motie ingediend om het varend ontgassen tegen te gaan, maar dat kan natuurlijk alleen maar als de binnenvaartschippers daarvoor een alternatief hebben. Op dit moment zijn er maar twee ontgassingsinstallaties in heel Nederland. Dat moet anders. Vandaar deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog onvoldoende ontgassingsinstallaties zijn om een werkend alternatief te bieden voor het varend ontgassen door binnenvaartschepen;

overwegende dat er proeven zijn gestart met ontgassingsinstallaties, maar dat deze ontwikkeling nog niet snel genoeg gaat om grootschalige toepassing mogelijk te maken;

van mening dat varend ontgassen zo snel mogelijk moet stoppen en dat dit alleen maar kan als binnenvaartschippers een werkend alternatief hebben;

verzoekt de regering om organisaties die op zoek zijn naar financiering voor dit soort installaties actief te ondersteunen, met onder meer advies en cofinanciering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Alkaya en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 343 (31409).

Dank u wel. Ik schors tot 10.30 uur, zodat de minister zich even kan voorbereiden op zijn beantwoording.

De vergadering wordt van 10.24 uur tot 10.31 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de minister voor zijn appreciatie van een drietal moties en zijn reactie op een aantal vragen die zijn gesteld. Het woord is aan de minister.

Minister **Harbers**:
Voorzitter, dank u wel. Ik begin even met de vragen die gesteld zijn. De vragen over de Lange Jaap betrek ik zo meteen bij de motie. Ik begin met de aanvaring met het zeeschip Julietta D afgelopen maandag. Mevrouw Bouchallikh vroeg of er al meer bekend is over de schade. Daar kan ik op dit moment nog niets over zeggen. Het onderzoek loopt. Zoals u gisteren ook uit de media heeft kunnen vernemen, is de kapitein aangehouden. Dus we moeten echt even wachten op de resultaten van nader onderzoek.

Daarnaast was er de vraag: waarom lagen er geen sleepschepen klaar? Daar speelt mee dat het Windpark Hollandse Kust Zuid, waar het om gaat, nog in aanbouw is. Vanaf komende zomer ligt daar 24/7 een sleepboot klaar. In andere windparken, bijvoorbeeld in het Windpark Borssele, ligt al zo'n 24/7-sleepboot. Het is overigens goed gebruik dat bij zo'n aanvaring gekeken wordt wie als eerste ter plekke kan zijn. In dit geval bleek dat een commerciële berger eerder ter plaatse kon zijn. Die is dus gelijk uitgevaren.

De heer De Groot vroeg in dit verband naar de veiligheid op ankerplaatsen. De kapitein moet zelf voorzorgsmaatregelen nemen als zijn schip leeg is en er windkracht 9 of 10 voorspeld is. De Kustwacht heeft sleepboten. Maar zoals net gezegd, ligt er bij dit windpark pas vanaf komende zomer een sleepboot. De kapitein moet ook alle voorzorgen nemen, ook in het kader van goed zeemanschap. Ik heb vorige week in het commissiedebat Wadden al aangegeven dat wij geen verplichting kunnen opleggen rond de noordelijke en zuidelijke vaarroute ten noorden van de Wadden. Tegelijkertijd wordt het advies van de Kustwacht wel zeer serieus genomen door de scheepvaart. De Kustwacht geeft aan dat zeker vier van de vijf grote containerschepen in de praktijk het advies opvolgen. Uiteindelijk blijft de kapitein ook hier eindverantwoordelijk in het kader van goed zeemanschap. Vorige week ben ik er uitgebreider op ingegaan. Ik ga ervan uit dat wij nog vaker komen te spreken over de vraag in hoeverre wij daar nog meer maatregelen kunnen nemen. Vooralsnog kunnen wij niet die verplichting opleggen binnen het kader van internationale verdragen.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van de heer De Groot. Ik vraag u wel om het heel kort te houden; u heeft er maar één.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):
Ik begrijp het. Het lijkt me toch goed als dit schip bezoek krijgt. Het ligt nu in de haven van Rotterdam. Ik ben eigenlijk wel benieuwd — ik zou als inspectie ook wel benieuwd zijn — wat de overwegingen waren om toch die zuidelijke route te nemen en om toch zo af te remmen. Misschien heeft het schip wel de grond geraakt. Het lijkt me toch een aanleiding voor inspectie, ook zodat zo'n kapitein weet dat het advies niet vrijblijvend is.

Minister **Harbers**:
Hier wreekt zich natuurlijk gelijk dat ik én het commissiedebat niet heb gedaan én dat ik me ook nog een heel klein beetje aan het inwerken ben. Dus ik heb eigenlijk geen idee of wij dit zo kunnen doen. Laat ik met de Kamer afspreken dat ik bekijk wat de mogelijkheden op dit gebied zijn. Dan kan ik die informatie ook gewoon nog inwinnen. Dan meld ik u later of dat lukt en of daar wat uit gekomen is.

Dan kom ik bij de ingediende moties. De motie op stuk nr. 341 gaat over het behoud van de Lange Jaap. Daar zijn ook nog enkele vragen over gesteld. De heer Van der Molen vroeg eigenlijk: hoe heeft het zover kunnen komen en wat doen we vooral om herhaling te voorkomen? Ook mijn voorganger op dit dossier, minister Visser, heeft er in het najaar al spijt over betuigd dat de Lange Jaap jarenlang aan de aandacht van de verantwoordelijken heeft kunnen ontsnappen. Ik zeg haar dat na. Ik heb dat ook afgelopen maandag in de regio gedaan. Hier is gewoon heel veel niet goed gegaan. Door de jaren heen zijn er wel iedere keer inspecties geweest, maar vervolgens is er weinig tot niets gedaan met de aanbevelingen. Daar moeten we heel veel lering uit trekken.

Wij tasten zelf ook nog in het duister als het gaat om de Lange Jaap gedurende een aantal tijdvakken. Dat betreft de vraag waarom bepaalde inspecties niet zijn opgevolgd. Mijn voorganger heeft de sg van het ministerie al opdracht gegeven om daar nog verder in te duiken en de hele besluitvorming en alle onderliggende stukken nog eens aan een inspectie te onderwerpen. Op het moment dat daar meer uitkomt, zal ik de Kamer daar vanzelfsprekend over informeren.

Tegelijkertijd is aan de hand van de casus Lange Jaap in het afgelopen najaar besloten om ook de andere vuurtorens, de andere monumenten, aan een inspectie te onderwerpen. De eerste voorlopige resultaten zijn dat we geen situaties hebben aangetroffen zoals bij de Lange Jaap, maar op een aantal plekken vindt op dit moment nog een nadere inspectie plaats. De toezegging die mijn voorganger deed om de Kamer stap voor stap daarbij te betrekken, zeg ik haar na en kom ik ook na. Dus zodra er weer meer nieuws is, meld ik dat aan de Kamer.

Dan de motie over de Lange Jaap. Ik wil trouwens nog één ding vooraf zeggen. De heer Van der Molen zei ook nog dat de toren op het ene moment op instorten staat en op het andere moment gered lijkt te zijn. Ik wil hier wel gewoon even aangeven waar we nu staan, want het gaat echt stap voor stap en afgelopen maandag was er sprake van een eerste klein lichtpuntje. Waar de omgeving van de toren hermetisch afgezet moest zijn vanwege de veiligheid en het risico op omvallen, hebben de deskundigen nu in ieder geval geconstateerd dat de toren met een drone geïnspecteerd kan worden. Maar dat is dus echt wel een minuscuul lichtpuntje. Uit dat onderzoek moet blijken of de toren überhaupt door mensen betreden kan worden. Het woord "gered" wordt genoemd. Wat dat betreft wil ik de verwachtingen temperen. Ik hoop het oprecht, en mijn hele wil is erop gericht de toren te behouden. Bepalend is uiteindelijk dat het veilig is en dat het ook technisch realistisch kan.

Dat gezegd hebbende, kom ik bij de motie. Ik adviseer uiteindelijk uw Kamer om het oordeel aan de Kamer te laten, maar ik wil nog wel iets zeggen over het dictum. Het dictum

zegt namelijk "op de kortst mogelijke termijn helderheid te verschaffen", maar "de kortst mogelijke termijn" kan echt nog wel een tijd duren. Ik vrees dat dit een proces wordt van maanden, zo niet jaren. Als die drone binnenkort naar binnen gaat, kan die natuurlijk in een dag of wat alle opnames maken, maar de interpretatie van de data en de beelden die dit oplevert, moet echt door deskundigen worden gedaan. Het betekent dus niet dat aan het eind van de dag de volgende stap kan worden gezet. Het zal echt wel een tijdje duren, maar ieder moment dat er nieuws is, zal ik uw Kamer daarover informeren.

Nu de motie ook zegt "in het geval van ontmanteling te voorzien in een replica" hoop ik niet dat de conclusie van dit debat is dat we afstevenen op een ontmanteling. Alles is erop gericht om te kijken of we de toren kunnen behouden. Ik zie de krantenkoppen al weer voor me, dus daarom zeg ik dat maar even zo letterlijk. Over dat deel van het dictum zeg ik: mocht de conclusie zijn dat demontage uiteindelijk de enige optie is, dan vraagt de motie om te voorzien in een replica. Tegelijkertijd zijn ook de afspraken regionaal om vooral ook met de gemeente Den Helder, met de bewoners, met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en met de participatie van de omgeving te bezien wat ons dan te doen staat. Ik wil ook dat traject zorgvuldig doorlopen. Dit is een hele digitale uitspraak. Als u mij de ruimte geeft om in dat scenario ook de anderen erbij te betrekken, die er misschien conflicterende meningen over hebben of een ander oordeel dan dat het een replica moet zijn, dan zou ik met inachtneming van die uitleg de motie "oordeel Kamer" willen geven. Ik zie de indiener knikken.

Dan de motie op stuk nr. 342 over varend ontgassen. In het commissiedebat is daarover uitvoerend gedebatteerd. Ik vermoed dat mevrouw Bouchallikh, met alle sympathie die ik heb voor de insteek van de motie, al wel voelt wat ik ga zeggen, namelijk dat ik de motie in deze vorm moet ontraden. Dit is een zaak waarbij zowel de Nederlandse regering als de Tweede Kamer al jarenlang eensgezind optrekt en vindt dat dit varend ontgassen zo snel mogelijk gestopt moet worden. Ik heb er tegelijkertijd op dit moment geen mogelijkheden voor om dat op deze wijze al in te voeren. Net als mijn voorganger baal ik er ontzettend van dat de ratificatie van het verdrag waarin we hebben afgesproken om varend ontgassen te verbieden vertraging heeft opgelopen in enkele betrokken lidstaten. Nederland en Duitsland hebben wel geratificeerd, maar bijvoorbeeld Zwitserland nog niet. Daar duurt het helaas nog een tijd. Net als mijn voorganger zal ik mij ervoor inspannen om ook andere regeringen in de betrokken landen daarop te blijven aanspreken.

De route die mevrouw Bouchallikh voorstelt in de motie, namelijk via het ADN, is niet begaanbaar. Weliswaar moet je zelf een aantal criteria stellen, maar het doel van het ADN-verdrag is een andere dan het verbieden van varend ontgassen. Daar komt het volgende bij. Als we die route zouden gebruiken en zulke strikte criteria zouden opstellen dat het in Nederland nergens meer kan, dan hebben we ook gelijk wel weer een discussie met de buurlanden, want de facto zal het dan in Duitsland plaatsvinden, waar het verdrag ook nog niet in werking is getreden. Daar spelen dezelfde issues met het bouwen van de ontgassingsinstallaties. We wentelen dan wel het probleem af op een buurland, dat overigens keurig zijn best heeft gedaan en wel het verdrag heeft geratificeerd en verder geen mogelijkheden heeft om te voorzien in de leemte die wij dan laten ontstaan. Maar alles is erop gericht om ook de andere landen te pressen om zo snel mogelijk het verdrag te ratificeren.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van mevrouw Bouchallikh. Kort graag.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
De minster gaf zojuist ook al aan dat er al jarenlang wordt gesproken over "zo snel mogelijk stoppen met". Ik maak me zorgen over de belangen van de burgers in die gebieden. Ik wil hier niet het commissiedebat opnieuw voeren. Wij hebben het onder andere hierover uitgebreid gehad. Ik hoop heel erg dat we met andere oplossingen kunnen gaan komen en dat we niet over een aantal maanden eigenlijk weer hetzelfde gesprek gaan voeren. Ik hoop dat de minister zich daarvoor gaat inzetten en dat we dan over een tijdje een andere soort voortgang kunnen gaan bespreken. Dank u wel.

Minister **Harbers**:
Absoluut. Daar zijn de Kamer en de regering het unaniem over eens. Ik doe wat in mijn vermogen ligt. Overigens heeft minister Visser recent nog de Franse minister aangesproken, die zich ook inspant om het versneld te doen. Helaas zegt dat CDNI-verdrag dat de laatste lidstaat geratificeerd moet hebben voordat het in werking kan gaan treden. Ik span mij daarvoor in, maar temper de verwachtingen ook gelijk een beetje, zoals in het commissiedebat ook is besproken.

Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 343. Daar heb ik ook heel veel sympathie voor, maar ik blijf haken op het woord "cofinanciering" in het dictum. Daarom moet ik deze motie ontraden. Voor mij geldt hier ook het principe dat de vervuiler betaalt. Dat betekent dat uiteindelijk aan de kant van de verladers en van de marktpartijen de ontgassingsinstallaties gebouwd moeten worden. Wat de overheid kan doen, is inderdaad advies geven en medeoverheden vragen goed na te denken over de locaties en dat men de vergunningverlening daarvoor op orde brengt. Ik zou eerlijk gezegd niet de Rubicon over willen steken door nu als overheid dit financieel naar ons toe te trekken. Het is uiteindelijk een kwestie van de marktpartijen. De toezegging die minister Visser deed in het commissiedebat om nog een keer met de verladers te gaan kijken wat we versneld kunnen doen en of men de maatschappelijke druk wat meer voelt om voordat het verdrag in werking is getreden in ieder geval al te gaan voorzien in ontgassingsinstallaties, kom ik gewoon na.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank aan de minister. Ik zie dat de heer Alkaya nog een interruptie heeft. Heel kort, meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):
Heel kort, voorzitter. Ik snap dat. Tegelijkertijd zijn er al heel veel mogelijkheden om dit soort cofinanciering te doen. Ik weet dat er bijvoorbeeld projectvoorstellen zijn gedaan in het kader van het Nationaal Groeifonds om ook de binnenvaart te bevorderen. Ik ga het woordje "onder meer" vervan-

gen door "bijvoorbeeld" en hoop op een ander oordeel. Mocht dat niet zo zijn, dan is dat in ieder geval wel wat ik bedoel: dat we niet extra geld gaan vrijmaken, maar dat we wel de verantwoordelijkheid op ons nemen om onder meer met advies en vormen van cofinanciering die al bestaan ervoor te zorgen dat die ontgassingsinstallaties zo snel mogelijk van de grond komen.

Minister **Harbers**:
Als de indiener de motie zo uitlegt dat er staat "bijvoorbeeld met advies, bijvoorbeeld op zoek naar bestaande mogelijkheden en bijvoorbeeld cofinanciering", als ik die ruimte heb, dan zou ik de motie oordeel Kamer kunnen geven, vooral als herbevestiging van het feit dat Kamer en kabinet aan dezelfde kant van de touwen trekken.

De **voorzitter**:
De motie is gewijzigd en heeft oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie-Alkaya/Bouchallikh (31409, nr. 343) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog onvoldoende ontgassingsinstallaties zijn om een werkend alternatief te bieden voor het varend ontgassen door binnenvaartschepen;

overwegende dat er proeven zijn gestart met ontgassingsinstallaties, maar dat deze ontwikkeling nog niet snel genoeg gaat om grootschalige toepassing mogelijk te maken;

van mening dat varend ontgassen zo snel mogelijk moet stoppen en dat dit alleen maar kan als binnenvaartschippers een werkend alternatief hebben;

verzoekt de regering om organisaties die op zoek zijn naar financiering voor dit soort installaties actief te ondersteunen, bijvoorbeeld met advies, bijvoorbeeld op zoek naar bestaande mogelijkheden en bijvoorbeeld cofinanciering,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt nr. 344, was nr. 343 (31409).

Minister **Harbers**:
Tot slot dank voor de vriendelijke woorden van welkom in deze Kamer. Ik kijk uit naar een vruchtbare samenwerking in de komende kabinetsperiode.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
We gaan een wisseling doen en dan gaan we over naar het tweeminutendebat LIMC.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.