Wijziging van de Schepenwet

Voorzitter: Postma

Wijziging van de Schepenwet

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevallenonderzoek (36647-(R2204)).**

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. Aan de orde is nu de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevallenonderzoek (36647-(R2204)).

Ik heet de leden van de Tweede Kamer van harte welkom. Ik heet ook de bijzonder gedelegeerden welkom, die zijn aangewezen door de Staten van Curaçao: de heer Fergino Brownbill, de heer David Seferina, de heer Frenciss Lourens, mevrouw Maria Nita, mevrouw Ruthmilda Larmonie-Cecilia en de heer Ramón Yung. Van harte welkom. De heer Yung zal vandaag het woord voeren bij dit wetsvoorstel. Ik ben vereerd dat u hier vandaag bent en dat ik deze behandeling mag voorzitten.

Voorts heet ik in vak K de minister van Infrastructuur en Waterstaat en in de voorzittersloge de Griffier van de Staten van Curaçao, de heer Cijntje, van harte welkom.

Conform artikel 17 van het Statuut hebben de bijdragen van de zijde van de bijzonder gedelegeerden het karakter van het geven van voorlichting. Gelet hierop zal ik, indien nodig, slechts verduidelijkende vragen toestaan. Deze eventuele verduidelijkende vragen zal ik toestaan aan het einde van de bijdrage van de bijzonder gedelegeerde.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:
Ik geef nu graag het woord aan de eerste spreker, de heer Verouden, die zal spreken namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Verouden** (NSC):
Voorzitter, dank u wel. Voor ons ligt een voorstel tot wijziging van de Schepenwet, een wet die in 1998 voor het laatst is gewijzigd. Over het algemeen valt hier zeer weinig op aan te merken wat Nieuw Sociaal Contract betreft. Ook de Raad van State bevestigt dit in zijn oordeel.

Voorzitter. Onze maritieme sector hoort bij de koplopers van de wereld. Daar mogen we als land echt trots op zijn. Langs de rivieren vinden we verschillende grote schepenbouwers, die voortdurend blijven doorontwikkelen om deze positie te behouden, de afgelopen jaren bijvoorbeeld in verduurzaming, zodat ook in deze sector de klimaatdoelen worden bereikt. De sector weet ons te bereiken omdat ze kansen zien, ook voor innovatie. Met deze wet liggen er kansen om de experimenteerruimte te verruimen, zodat deze koppositie behouden

blijft en innovatiegelden verzilverd kunnen worden.

Voorzitter. Ik vraag de minister hoe hij hiernaar kijkt. Ziet hij mogelijkheden om meer experimenteerruimte te creëren, zodat innovatie niet onnodig wordt geremd? We hebben immers genoeg stappen te zetten om de klimaatdoelen te behalen, de marinetak van Defensie verder te versterken en onze economische positie in deze belangrijke sector te behouden.

Ik kijk uit naar de beantwoording van de vragen door de minister. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan wil ik graag de heer Yung vragen om naar voren te komen. Gaat uw gang.

De heer **Yung**:
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. De Schepenwet dateert uit 1909 en werd in 1998 aangepast, maar ondertussen heeft de hele wereld bijzondere ontwikkelingen gekend op onder andere technologie, communicatie, digitalisering en natuurlijk ook in de scheepvaart. Hierdoor is een aanpassing of wijziging in de Schepenwet meer dan noodzakelijk om een helder kader te creëren waaruit duidelijk is wie verantwoordelijk is voor wat en waar.

Met de wijziging van de Schepenwet wordt duidelijk dat het niet alleen gaat om schepen die aan Nederland toebehoren, maar dat het om alle schepen gaat die de vlag van het Koninkrijk voeren. Die regels zullen dus gelden voor schepen zowel in Nederland als in Aruba, Sint-Maarten en Curaçao. Daarom, zoals al bekend was in de nota naar aanleiding van het verslag van de Staten van Curaçao, steunt het parlement van Curaçao gezien het belang de wijzigingen in de Schepenwet.

Er zijn wijzigingen die inderdaad hoogstnoodzakelijk waren, omdat in de wijzigingen onder andere de verplichtingen tussen de kapitein en de schipeigenaren goed worden onderscheiden en duidelijk worden gemaakt. In de scheepvaart zijn er allerlei maatregelen en systemen die gericht zijn op het beschermen van zowel de schepen, havens en bemanning als de lading tegen opzettelijke en illegale acties, zoals piraterij, terrorisme, diefstal en cyberaanvallen.

Curaçao heeft de afgelopen jaren hard gewerkt aan wijzigingen van landsverordeningen om het witwassen van geld, financiering van terrorisme en proliferatie te vermijden. Ook werkt Curaçao de laatste jaren heel hard om niet achter te blijven bij de technologische ontwikkelingen, te digitaliseren en zich beter te beschermen tegen cybercrime.

De Curaçaose autoriteiten hebben, net als die van andere landen, kennisgenomen van de groeiende activiteiten in de schepenwereld, waarbij schipeigenaren de identiteit van het schip proberen te veranderen om makkelijker of zonder problemen een haven binnen te kunnen varen. Daarom is het van essentieel belang dat Curaçao zich aansluit bij de wijzigingen in de Schepenwet, om op deze manier, door goede contacten te hebben met internationale maritieme autoriteiten, zich beter te kunnen beschermen tegen onder andere piraterij. Dit leidt niet alleen tot betere samenwerking met maritieme autoriteiten en beter toezicht op de veiligheid van schepen, maar ook tot beter toezicht op de bescherming van het milieu, wat zeer belangrijk is.

Net zoals op financieel gebied, waarop Curaçao grote stappen heeft gezet, wil Curaçao zich ook verder ontwikkelen op het gebied van handhaving en uitvoering van internationale maritieme wetgeving. Dat wil het doen, nogmaals, in samenwerking met de andere partners in het Koninkrijk, waarbij gelijkwaardigheid en wederzijds respect de hoekstenen moeten zijn van het voortbestaan van de autonomie van elk van de landen.

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Dan wil ik graag de heer Verkuijlen vragen om naar voren te komen om de inbreng te leveren namens de VVD.

De heer **Verkuijlen** (VVD):
Voorzitter, dank. Ook dank aan Statenlid Yung. Ik heb met belangstelling naar uw bijdrage geluisterd. Mijn opa was voorman in de Amsterdamse haven in het begin van de vorige eeuw. Dat was een zwaar beroep en zeker toen niet zonder gevaar. Gelukkig zijn de werkomstandigheden sinds die tijd sterk verbeterd, maar het is nog steeds niet zonder risico.

Deze week kwam bij een Rotterdams overslagbedrijf in de Botlek Terminal een 21-jarige medewerker om het leven bij werkzaamheden in het ruim van een schip. Mijn medeleven gaat uit naar de nabestaanden en de collega's. Inmiddels zijn bij dit overslagbedrijf sinds 2017 acht medewerkers om het leven gekomen. In juni dit jaar kwamen daar twee mensen om en raakten twee anderen zwaargewond. Zoals gebruikelijk bij een dodelijk bedrijfsongeval doet de Arbeidsinspectie onderzoek. Ook zal er nu een strafrechtelijk onderzoek gaan plaatsvinden. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft deze week twee onderzoekers naar de Botlek gestuurd om te verkennen of er aanleiding is voor een volwaardig onderzoek. De onderzoeksraad kan op eigen initiatief onderzoeken openen naar veiligheidsvraagstukken om overheden en bedrijven te adviseren. Binnenkort buigt de raad zich over de vraag of tot een volwaardig onderzoek wordt overgegaan. Dat brengt mij tot mijn vraag aan de minister. Is de minister bereid om de Onderzoeksraad voor Veiligheid te verzoeken om over te gaan tot een volwaardig onderzoek? Een dergelijk onderzoek kan een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid van de mensen die elke dag in de Nederlandse havens werken.

Ten slotte, voorzitter, het onderwerp waarvoor we hier vanavond bij elkaar zijn. Met betrekking tot de Schepenwet had dit voor de VVD een hamerstuk kunnen blijven, maar daartegenover staat dat we dan deze mooie delegatie hier vandaag niet met elkaar welkom hadden kunnen heten. Het is daarbij goed om te zien dat de Raad van State geen opmerkingen heeft en dat er uitvoerige afstemming is geweest met de Maritieme Autoriteit Curaçao en het Curaçaose ministerie van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning.

Tot zover mijn bijdrage, voorzitter. Ik dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan wil ik de heer Boutkan vragen om naar voren te komen. Hij zal het woord voeren namens de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Ook namens de PVV van harte welkom aan alle aanwezigen. Ik durf me er niet aan te wagen de namen te herhalen. Daar ga ik me niet aan wagen; mijn excuses.

De **voorzitter**:
Ik had toch verwacht dat u die zou hebben onthouden.

De heer **Boutkan** (PVV):
Ja ... Maar goed, de inhoud.

Voorzitter. De PVV kan kort zijn over het doel van deze wetswijziging: wat ons betreft prima. Maar we hebben nog wel een aantal vragen. In Engeland is nu de discussie gaande dat de uitdrukking "man overboord" een beledigende term is. Die moet vermeden worden, aldus de

Britse nationale zeilbond. De Britse nationale zeilbond, opgericht in 1875, heeft voorgesteld om de term in een inclusieve taalgids te vervangen door "persoon in het water". De PVV is benieuwd hoe het kabinet hiertegen aankijkt, omdat de huidige wetswijziging onder andere het respecteren van authentieke Engelstalige voorschriften bevat, zoals al gebruikelijk is in de sector.

Voorzitter. We hebben gelezen dat de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders zich zorgen maakt over het netto-nulraamwerk dat door de Verenigde Naties is bedacht voor het beprijzen van emissies van de zeescheepvaart. In 2028 wordt dit van kracht op de scheepvaart van landen die zijn aangesloten bij de Internationale Maritieme Organisatie, waaronder Nederland. Ook hier constateert de PVV dat er mogelijk sprake kan zijn van een toekomstig ongelijk speelveld, omdat onder andere Amerika het voorstel van de Verenigde Naties ziet als een wereldwijde koolstofbelasting. Tevens bestaat de kans dat meer landen in de internationale scheepvaart zich niet gaan houden aan het opgelegde VN-voorstel. De PVV wil graag weten van de minister hoe het kabinet tegen deze mogelijke ongelijkheid aankijkt.

Daarnaast is het de vraag of dit VN-voorstel niet wordt gebruikt als een extra kostenpost voor nationale begrotingen, zoals nu het geval is bij het Europese emissiehandelssysteem. Kan de minister onze zorg wegnemen?

Voorzitter. Tot slot vraagt de PVV zich af hoe met dit voorstel de principes "haalbaar, betaalbaar en realistisch" in de praktijk worden uitgevoerd. Ik sluit mij graag aan bij wat de voorgaande sprekers opmerkten over onze zeescheepvaart. Dat is een trots die we hebben in Nederland. Het mag dan ook geen verrassing zijn dat de PVV zowel de binnenvaart als de zeescheepvaart en de visserij een warm hart toedraagt. Dat betekent wel dat wij onze scheepvaart voldoende in positie brengen om trots op te zijn.

Wat betreft de heer Verkuijlen: ik kan nog wel even uitweiden over de geschiedenis van mijn vader, toen hij nog op de wilde vaart zat, en dat ik zelf als onderzoeker bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid de nodige onderzoeken heb moeten doen. Ik sluit mij volledig aan bij hoe hij het bracht, maar ook bij de bijdrage van NSC met de warme woorden voor de zeescheepvaart.

U ziet het, voorzitter, die vijf minuten spreektijd was sterk overdreven van ons. Ik hou het hierbij.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik schors vier minuten, tot 19.55 uur. Dan gaan we verder met de beantwoording door de minister.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. Ik vraag de leden om plaats te nemen. Ik wil het woord geven aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het woord is aan u, minister.

Minister **Tieman**:
Dank u wel. Veel dank voor de vragen die gesteld zijn. Ook van mijn kant welkom in de Tweede Kamer aan de Statenleden. Ik wil beginnen met de vraag van de heer Verouden over de experimenteerbepaling zoals die nu is verwoord in de Schepenwet. Laat ik vooropstellen dat ik het erg belangrijk vind om te kunnen experimenteren. Er zijn op dit moment zeer veel ontwikkelingen. Wil je als sector competitieve voordelen krijgen, dan is dit een zeer belangrijk onderwerp. In het verleden ben ik nauw betrokken geweest bij

bijvoorbeeld de introductie van een ander type brandstof, lng. We hebben heel wat wetgeving moeten aanpassen om dat door te mogen voeren.

De experimenteerruimte staat hierin. Ik heb dus genoeg ruimte om die ten volste te kunnen benutten, wel met de kanttekening dat veiligheid daarbij zeer hoog, zelfs voorop, in het vaandel staat. Dat is erg belangrijk. Om een voorbeeld te geven: ik heb een tweetal beleidsregels vastgesteld die experimenteren aan vergaande automatisering paren. Maar er zijn nog veel meer voorbeelden te noemen. Als er een alternatieve brandstof komt, zouden we zo'n stap kunnen zetten, met een zogenaamde HAZOP, een risicoanalyse. Als dat kan, als dat een volwaardig iets is, kunnen we daar een experiment mee gaan doen. Tot zover de beantwoording van uw vraag.

Dan wil ik graag naar het Statenlid Yung gaan. Ik wil de leden van de Staten van Curaçao bedanken voor hun aanwezigheid en voor hun inbreng. Het is goed om te horen dat de Staten deze wijziging ook steunen; veel dank daarvoor. In de voorbereiding van het wetsvoorstel is veelvuldig contact geweest met collega's van het ministerie van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning en met de Maritieme Autoriteit Curaçao. Ook op andere scheepvaartdossiers verloopt de samenwerking prettig en zijn de contacten goed. Ik zie uit naar verdere samenwerking in de toekomst.

Dan de heer Verkuijlen. Ik heb inderdaad ook kennisgenomen van het voorval, ook van het voorval bij de betreffende onderneming in de Rotterdamse haven in de eerste week dat ik dit ambt bekleedde. We hebben nu dus te maken met een tweetal zaken en u noemde nog meer zaken uit het verleden. Wat dat betreft is er op dit moment onderzoek gaande. De focus ligt hier volledig op. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft het ook op het netvlies. Ik wil echt even van de onafhankelijkheid van de OVV laten afhangen wat de volgende stappen zijn. Ik heb natuurlijk lijnen openstaan, maar om nu met een formeel verzoek te komen tot verder onderzoek ... Ik wacht het op dit moment even af. Het heeft mijn aandacht, maar ik wil ook niet treden in de onafhankelijke positie van de OVV.

De heer **Verkuijlen** (VVD):
Dank aan de minister voor dat antwoord. Misschien ben ik er in mijn bijdrage niet duidelijk genoeg over geweest, maar het verschil met de onderzoeken die nu lopen is dat die zullen leiden tot maatregelen tegen het bedrijf, terwijl het goede aan een onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid zou zijn dat de hele sector zijn voordeel ermee kan doen, dat we aanbevelingen krijgen voor hoe het werk in dat soort opslagbedrijven beter kan. Ik vraag niet om een formeel verzoek. Volgens mij kunt u dat ook niet doen aan de OVV. Toen ik ze even consulteerde, zeiden ze wel: stel dat de minister nou een beroep op ons doet, dan weegt dat wel zwaar mee. Als u daartoe bereid zou zijn, dan zou ik daar zeer mee ingenomen zijn.

Minister **Tieman**:
Gelet op mijn geschiedenis in de Rotterdamse haven, bijvoorbeeld met vallend sjormateriaal op lifters nabij zeeschepen bij bunkeroperaties, ben ik me terdege bewust van de richtlijnen en het belang daarvan en ook van het onderzoek van "waar zit hier nu precies het probleem?"; root cause analysis en allerlei andere terminologie op het gebied van veiligheid. Ik ga dus contact opnemen om te kijken wat we kunnen doen om ervoor te zorgen dat ship-shore interface — excuus voor de Engelse terminologie, maar het komt uit internationale wet- en regelgeving — goed op het netvlies staat. Dit is immers een risicovol proces in de logistieke keten. Dat heeft dus mijn aandacht. Ook bij de binnenvaart, zeg ik tegen de heer Boutkan, zie ik op dit moment ontwikkelingen. Ik heb me al gemeld bij de vakbond Nautilus — in het verleden met FNV en ook CNV — over het Platform Zero Incidents, dat voor de binnenvaart is. Zowel voor de zeevaart als de binnenvaart moet de prestatie op het gebied van arbeidsveiligheid omhoog.

De heer **Boutkan** (PVV):
Ik hoorde u toevallig mijn naam noemen en gelijktijdig de binnenvaart. Het zal natuurlijk geen verrassing zijn voor de minister dat de Onderzoeksraad niet de plicht heeft om onderzoek te doen naar de binnenvaart — dit in tegenstelling tot voorheen de Raad voor de Transportveiligheid, die die plicht wel had. Misschien kunt u er een nachtje over slapen of de onderzoeksplicht bij de binnenvaart ... U noemde net al de activiteiten die daar gaande zijn op ongevallengebied. Misschien kunt u kijken of we niet toch wat actiever kunnen gaan worden in het doen van onderzoek in de binnenvaart. Dat zou de veiligheid in de hele sector ten goede komen, denk ik.

Minister **Tieman**:
Goed dat u dit ook nog benoemt. In het verleden hebben wij een incident gehad in de binnenvaart met een schip, de Stolt-Rom. Daarbij is geen onderzoek gedaan. In deze wet staat dat een scheepvaartinspectie dat wel kan doen, maar op het moment dat er een lacune is ten aanzien van een onderzoeksverplichting, zal dat mijn aandacht hebben en kunnen we hierin mogelijk een stap gaan zetten. Ik ga hier zeker een nachtje over slapen, meneer Boutkan.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Tieman**:
De heer Boutkan had gevraagd naar de wijziging ten aanzien van "man overboord". Ik kan hem geruststellen: dat zal niet gewijzigd worden. We nemen die teksten over, dus "man overboord" blijft in de tekst.

De heer Boutkan sprak over emissiemaatregelen van de VN, van de IMO, de International Maritime Organization. Wat dat betreft hebben we juist gepleit voor een level playing field. Met dit platform hebben we nu wel een platform waardoor alle schepen hieraan bijdragen. Dat vloeit terug naar de sector voor verdere verduurzaming, maar het level playing field is daarmee in mijn optiek het beste instrumentarium dat we hebben. Er is ook een verschil met de Europese zaken. Dat zijn dus eigenlijk twee aspecten; we hebben het IMO-aspect en we hebben het EU-aspect. Wat dat betreft is dit ook in goed overleg gegaan met de diverse stakeholders, waaronder de KVNR, om hier draagvlak voor te krijgen.

De heer **Boutkan** (PVV):
Dank voor de beantwoording, zeg ik richting de minister. Feit is dat Amerika niet echt een warm voorstander is van dit systeem. Volgens mij hebben ze zich er al uit teruggetrokken. Als je de berichten leest die ook door de rederijen zijn verspreid, blijkt dat zij bang zijn dat meerdere landen gaan ontduiken wat de VN opleggen. Dan ontstaat wel dat ongelijke speelveld. Daar zit ook de zorg die ik recent heb gelezen vanuit onze Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, die vraagt of we daarop letten. Mijn vraag aan de minister is hoe hij gaat zorgen dat het gelijke speelveld internationaal gewaarborgd blijft, waardoor wij niet het risico lopen dat we gaan uitvlaggen.

Minister **Tieman**:
Helder. Uitvlaggen staat ook hoog op de agenda van dit kabinet. We hebben wat dat betreft diverse maatregelen neergezet, waaronder het maritieme loket, om de Nederlandse vlaggenstaat ten volste te steunen. Ik kan u hier zeggen dat ik binnenkort mag spreken bij de council van de IMO in Londen. Ik zal hier aandacht voor gaan vragen. Op dit moment zit Amerika op het vinkentouw. Wat gaat daar gebeuren? Wanneer meerdere landen daar een soortgelijke beweging maken en het gelijke speelveld in het geding komt, hebben we daar wel een discussie met elkaar. Op het punt van de borging heb ik op dit moment nog geen antwoord voor u, maar het heeft wel mijn aandacht. Wanneer hier echt een achterstand zal ontstaan, zal ik dat hier terugbrengen in de Kamer, want wij willen juist een voorsprong gaan

creëren om dit in de gaten te houden. Het is nu één land. We hebben ook te maken met wellicht een tijdelijk aspect. Ik moet dat toch even goed tot me nemen. Ik zal ook in overleg treden met de redersvereniging om hierbij een vinger aan de pols te houden om dit gelijke speelveld in ieder geval niet slechter te maken, maar ook gewoon verder te bevorderen. Dit onderwerp van het gelijke speelveld is top of mind en staat hoog op de agenda.

De heer **Boutkan** (PVV):
Heel kort nog even. Aanstaande maandag bespreken we in deze Kamer ook bijvoorbeeld het voorstel voor RED III, het bijmengen van de biobrandstoffen in de brandstoffensector. Ook daar zien we dat er meer is dan alleen het Europese. Dus in vervolg op de beantwoording vraag ik de minister om met dat in het achterhoofd als een waakhond erop te zitten.

Minister **Tieman**:
Ja, ik ga hier als een waakhond op zitten. We houden dit in de gaten. We zijn met allerlei maatregelen bezig om juist die vlaggenstaat naar boven te halen. Ik heb vanavond helaas veel Engelse terminologie, maar dat is allemaal rode tape, red tape, dus zaken die het een en ander belemmeren. Maar het gelijke speelveld staat bovenaan de agenda. Ik sta open voor ideeën van de sector over hoe we dat nog beter kunnen krijgen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Volgens mij bent u aan het einde gekomen van uw eerste termijn.

Dat betekent dat ik over wil gaan naar de tweede termijn van de Kamer. Ik kijk naar de leden, en als eerste naar de heer Verouden. Heeft hij behoefte aan een tweede termijn? Dat is zo. Dan wil ik hem graag naar voren vragen. De heer Verouden zal weer het woord voeren namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Verouden** (NSC):
Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording, die inderdaad wel geruststellend is. We hebben inderdaad ook wel elementen in de wet gezien die erop duiden dat er enige experimenteerruimte is, met name op het gebied van automatisering en alternatieve brandstoffen. Het signaal dat ons bereikt vanuit de sector is dat die experimenteerruimte als krap wordt ervaren. Wij willen de minister graag oproepen om in overleg te treden en te blijven over waar dan precies die krapte wordt ervaren. We roepen hem op zo snel mogelijk te reageren, te bekijken wat er mogelijk is binnen de bepalingen van de wet en daar ook ruimhartig mee om te gaan, natuurlijk altijd binnen de kaders van de veiligheid, want daar hebt u zeer terecht op gewezen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan wil ik vragen of de heer Yung ... De heer Yung ziet af van zijn bijdrage in tweede termijn.

Ik ga dezelfde vraag stellen aan de heer Verkuijlen. Die ziet ook af van zijn bijdrage in tweede termijn.

De heer Boutkan? Die ziet er ook van af.

Dat betekent dat we aan het einde zijn gekomen van de tweede termijn van de Kamer. Minister, u heeft een vraag gekregen. Ik heb hem als vraag opgeschreven. Misschien kunt u daar nog even op reageren. Het woord is aan u, minister.

Minister **Tieman**:
Dank voor de vraag. Ik denk dat dit op dit moment voldoende is, maar ik treed zeker in overleg met de redersverenigingen en zal snel en adequaat reageren wanneer meer ruimte opportuun is, want dit is helemaal in lijn met waar we voor staan. We hebben eigenlijk ook contact met het hele maritieme cluster, dus iedereen is wat dat betreft welkom om te kijken welke nieuwe ideeën we in Nederland kunnen ontplooien ten behoeve van de sector. Dus steun voor uw oproep. Ik zal het meenemen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van het kabinet. Dat betekent dat ik hierbij de beraadslaging over de Wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels sluit.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over deze wet zullen wij als Kamer op dinsdag 30 september gaan stemmen. Ik schors de vergadering voor enkele ogenblikken, zodat we daarna door kunnen gaan met het volgende onderwerp, het wetsvoorstel Goedkeuring van het Verdrag tot bescherming van personen met betrekking tot de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.