
7

Binnenvaart

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over binnenvaart (30523, nr. 49).**

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Ik zal het zo kort mogelijk proberen te houden, want ik heb gemerkt dat wij vandaag met een strenge, doch zeer rechtvaardige voorzitter te maken hebben. Ik zal in ieder geval geen aanvaringen met haar riskeren. Dat past ook nog bij het VAO binnenvaart.

Ik zal twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in overleg te treden met de gemeente Rotterdam om de onlangs door laatstgenoemde, niet in het kader van veiligheid, aan de schippers opgelegde snelheidsbeperkingen ongedaan te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus, De Rouwe en Dijkgraaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (30523).

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Er komt een echte PVV-motie, die vaak door Kamerleden en mogelijk ook door de minister niet wordt begrepen. Maar die wordt wel door onze achterban begrepen, onze schippers die onder de Nederlandse vlag varen en daar doen wij het uiteindelijk voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de belangen van schippers varend onder "de Nederlandsche vlag" beter te behartigen en te laten prevaleren bij voorgenomen instelling van wet- en regelgeving al dan niet opgelegd vanuit de EU, opdat hun (administratieve) lasten merkbaar verlicht in plaats van verzaard zullen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 51 (30523).

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Het is een vrij open geformuleerde motie. Hebt u heel concreet iets op het oog: op die manier moet het toegepast worden, daar denk ik aan?

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb heel veel op het oog. Ik ben vier jaar woordvoerder geweest in de landbouwcommissie. Ik weet gewoon dat heel veel wet- en regelgeving uit de EU komt, ook als het gaat om milieunormen en dat soort zaken. Dat weet u zelf ook; dat hoeft ik u niet uit te leggen. Het gaat erom dat vaak die enkele procenten die wereldwijd worden veroorzaakt door schepen, vrachtwagens, koeien en noem maar op gewoon te beïnvloeden zijn, maar het merendeel niet te beïnvloeden is. Waarom moeten mensen zoals onze schippers zo'n onnodige milieutechnische snelheidsbeperking opgelegd krijgen? Wat maakt het uit op dat grote geheel? Helemaal niets! Zolang wij het grote niet kunnen beïnvloeden, waarom moeten dan net die mensen zo'n beperking opgelegd krijgen? Voor die mensen is tijd heel veel geld, is het heel kostbare tijd. Zo zullen er nog meer regels komen; vandaar dat ik over de toekomst praat. Ik houd mijn hart vast voor wat er allemaal gaat gebeuren. Denk alsjeblieft aan de belangen van onze Nederlandse schippers, die ervoor zorgen dat goederen op de juiste plaats komen, hardwerkende gezinnen die nooit in opspraak komen, die je nooit bij Opsporing Verzocht ziet, die altijd correct keihard werken, 24 op 7. Zorg ervoor dat die belangen prevaleren boven onnodige wet- en regelgeving die nauwelijks de milieuproblemen beïnvloedt vanuit Europa. Dat was mijn verzoek.

De voorzitter:

Ik krijg de indruk dat dit bijna een heel pleidooi wordt. Laten wij opletten dat wij hier geen AO's gaan herhalen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

De warme woorden die worden uitgesproken voor de gezinnen – het gaat vaak om gezinsbedrijven – kan ik van harte ondersteunen.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik begrijp heel goed dat het u eerst gaat om die snelheidsregeling – daarvoor hebt u uw eerste motie ingediend – en dat het voor de rest een soort algemene oproep aan de regering is: wees er scherp op.

De heer **Graus** (PVV):

Precies, u hebt gelijk. Er werd mij net al in de wandelgangen door een collega-Kamerlid gezegd dat het zo algemeen is, maar dat is juist mijn bedoeling. Ik wil het juist zo algemeen mogelijk houden. Laat de algemene belangen van onze schippersfamilies prevaleren. U zegt het terecht: vader op zoon, generaties lang. Wij moeten die mensen koesteren. Wij hebben nooit last van ze; ze werken alleen maar hard. Die mensen moeten wij koesteren. Tuig moeten wij aanpakken, maar niet die mensen. Die moeten wij nergens voor straffen.

Graus

Mevrouw **Smeets** (PvdA):

De laatste motie kunnen wij alleen maar ondersteunen, als het gaat om het koesteren van de binnenvaart. Maar ik vind die ook erg algemeen. Ik moet erover nadenken of mijn fractie de motie kan ondersteunen. Gaat het erom dat de minister meer speeches moet houden of meer flessen champagne tegen de boot moet gooien? Ik weet het niet. Het is een erg open motie.

De heer **Graus** (PVV):

Ik zal dat straks uitleggen, als dat mag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Heel kort, want wij praten al tien minuten over deze motie.

Mevrouw **Smeets** (PvdA):

Ik ga nu naar de eerste motie van de PVV, die ook door de heer De Rouwe is ondertekend. Die motie gaat over de snelheidsbeperking. Die snelheidsbeperking is er vanwege de luchtkwaliteit en om op de Maasvlakte 2 vooruit te kunnen. Als wij deze motie aannemen, heb ik het idee dat wij op de Maasvlakte 2 tot een stilstand komen. In het bestemmingsplan staat namelijk dat er dan niet gebouwd mag worden. Er kunnen dan geen bedrijven worden gebouwd en dan hebben werknemers een probleem. Ik denk dat de achterban van de PVV dat ook niet fijn zal vinden. Als wij deze motie aannemen, hebben wij dus een heel groot probleem met de verdere ontwikkeling.

De heer **Graus** (PVV):

Daar hoeft mevrouw Smeets zich echt geen zorgen over te maken. Ik slaap daar vannacht echt geen minuut minder om. Het is niet persoonlijk bedoeld, want zij heeft die informatie gekregen, maar wat zij zegt is allemaal onzin. Die paar schepen met een iets hogere snelheid, wat voor de schippersfamilie van heel veel waarde is, wat dragen die nu bij aan de luchtkwaliteit? Ik ben daar iedere keer weer verbaasd over. U moet als u van Rotterdam naar Tilburg rijdt, eens kijken wat voor mooie boom daar groeit, midden tussen de snelwegen, mevrouw Smeets. Die boom is ik weet niet hoe oud. Dat houdt een boom bij u in de tuin niet vol. U moet zich niet zo gek laten maken door die milieupaniek. Geloof mij maar dat het onzin is. Dat wordt echt nog achterhaald en dat ga ik nog meemaken.

De **voorzitter**:

Laten wij de toon van het debat rustig houden.

Mevrouw **Smeets** (PvdA):

Dit is iets wat ook de minister ons in het AO heeft gezegd. Het gaat om de luchtkwaliteit. Het zijn niet de milieuorganisaties, maar deze minister van VVD-huize die dat heeft gezegd. Ik wacht het antwoord van de minister dan ook af. Ik vind wel dat wij met de Maasvlakte vooruit moeten en hiermee zouden wij echt het paard achter de wagen spannen.

De heer **Graus** (PVV):

Twee zaken. Allereerst hoeft een minister niet altijd per definitie gelijk te hebben. Een wetenschapper heeft ook niet altijd gelijk. Ik heb van minister Verburg van de vorige regering, drie keer gelijk gekregen, omdat zij achteraf ongelijk bleek te hebben. Laat dit dan de vierde keer voor

mij zijn. Een minister hoeft niet altijd gelijk te hebben. Ik zeg dat wel met alle respect.

Verder heeft mevrouw Smeets gevraagd waar ik het op baseer. Een Eurocommissaris heeft eens in een bilateraal gesprek tegen mij gezegd: het is ongelooflijk dat er zaken zijn die wij opleggen en dat de Nederlandse regering daar dan nog een keer overheen gaat, en het nog eens gaat verzwaren. Dat was niet deze maar de vorige regering. Dat heeft een Eurocommissaris mij dus persoonlijk verteld. Daar waren getuigen bij. Ik was dus niet alleen en ik had geen druppel gedronken. Ik was broodnuchter. Er wordt niet genoeg gevochten voor onze Nederlandse bedrijven, voor onze Nederlandse burgers, voor onze boeren, vissers en tuinders en ook niet voor onze schippers. Daarom ook die algemene oproep.

De heer **Huizing** (VVD):

De eerste motie van de heer Graus gaat over de snelheidsbeperkingen. Er is een heel kaartenhuis van afspraken rondom de aanleg van de Maasvlakte. Het gaat dan om de milieucompensatie en ook om de luchtkwaliteit. De heer Graus trekt daar nu één kaart onderaan uit, waardoor het hele kaartenhuis ineens stort. Ik denk niet dat dat een verstandige zaak is. Ik hoop dat hij dat met mij deelt.

Uw tweede motie is sympathiek, maar ik verwacht van u, mijnheer Graus, dat u na ieder AO over een bepaalde sector die te maken heeft met internationale aspecten, de minister gaat vragen om die belangen beter te behartigen. Het zou namelijk merkwaardig zijn als deze regering het uitsluitend voor de binnenvaart beter gaat doen. Er zijn ook nog transportondernemers die belangen hebben en die ook aan alle milieueisen moeten voldoen, evenals de zeevaart en luchtvaart.

De heer **Graus** (PVV):

Dat klopt. U heb helemaal gelijk. U kunt ook in de Handelingen van de afgelopen vier en een half jaar dat ik Kamerlid ben geweest, nalezen dat ik dat in verschillende commissies naar voren heb gebracht. In de commissies voor Economische Zaken en LNV heb ik altijd dit soort moties ingediend. Dit zijn dan ook typische Graus-moties. De mensen vinden het prachtig. De mensen van onze achterban zeggen dan ook: eindelijk iemand die daadwerkelijk voor ons een stok achter de deur zet. Dat is namelijk de bedoeling van die moties. Zij vinden dat zij nu eindelijk eens gehoord worden. Dat is ook onze boodschap: wij zijn er voor jullie; ook al ontraadt de minister zo'n motie, wij zijn er voor jullie, zwart op wit. Daar sta ik voor. Dat is ook een boodschap van de motie. Het is een stok achter de deur.

Die kaart ...

De **voorzitter**:

Ik ga nu het woord geven aan de heer Huizing, want u herhaalt zichzelf nu.

De heer **Graus** (PVV):

Ik ben nog niet ingegaan op zijn opmerking over een kaartenhuis. Het is overigens geen kaartenhuis, want wij moeten alles van beton doen, goed gefundeerd. Ik heb echter van bovenaf een kaartje weggepakt. Dat doe ik iedere keer. Het huis stort dan ook niet in elkaar, maar ik ben het wel aan het afbouwen. Dat doe ik op mijn manier, maar ik pak nooit een kaart van onderaf, zo intelligent ben ik ook nog wel.

Graus

De voorzitter:

De heer Huizing heeft ook een spel kaarten bij zich.

De heer Huizing (VVD):

Absoluut en dat heeft blijkbaar een andere vorm of de kaarten zijn op een andere manier geschud. Het gaat erom dat de heer Graus nu uit een set van afspraken één onderdeelje haalt. Uiteindelijk zal iets anders die luchtkwaliteit moeten compenseren. Wie gaat dat doen? U baseert uw motie op iets veel groters en ik denk dat dit niet de plaats is om daarover te discussiëren. U zegt dat wij onze pijlen in het kader van de luchtkwaliteitsproblematiek op de verkeerde sectoren richten, maar die discussie moeten wij echt op een heel andere plek, met heel andere mensen en op een heel ander niveau voeren. U pakt er nu één stukje uit. Ik denk dat u daarmee heel veel problemen veroorzaakt voor bijvoorbeeld de Rotterdamse haven.

De heer Graus (PVV):

Ik zal inderdaad veel problemen en slapeloze nachten veroorzaken bij "natuur- en milieupanikisten", maar geloof me, voor onze schippers doe ik het hartstikke goed. De achterban van de PVV groeit met de dag. Geloof me, voor de mensen, voor ons volk, vaderland en dieren doen wij het hartstikke goed. Als die mensen maar begrijpen waar wij voor staan, vind ik het prima. Ik maak vaker mee dat Kamerleden mij niet begrijpen, maar het gaat om volk, vaderland en dieren. Daarvoor sta ik hier.



De heer Slob (ChristenUnie):

Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg maar ook later, tijdens een vragenuurtje, hebben mijn fractie en andere fracties aandacht gevraagd voor de langdurige stremming van de Rijn bij de Lorelei. Veel Nederlandse schippers hebben daar zeer lang veel last van ondervonden; dan druk ik mij nog zachtjes uit. Ik heb toen onder andere gevraagd naar de mogelijkheid van compensatie voor deze schippers. Tijdens het vragenuurtje heeft minister Kamp aangegeven dat dit een kwestie was van ondernemersrisico waarvoor ondernemers zich kunnen verzekeren en dus niet een zaak van de overheid. Ik heb daarover opgemerkt dat dit niet echt buitengewoon normale omstandigheden waren en dat het dus de vraag is in hoeverre men zich daar helemaal voor had kunnen indekken, maar we hebben het daar even bij moeten laten. Ik was aangenomen verrast dat minister Kamp kort geleden alsnog heeft besloten om 35 binnenvaartondernemingen te compenseren door een vergoeding uit de WW-pot te geven vanwege een uitzonderlijke situatie. Ik zie dit maar als positief voortschrijdend inzicht. Dat is mooi, maar er zijn meer schippers die grote schade hebben geleden. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel binnenvaartschippers zijn gedupeerd door de langdurige stremming van de Rijn bij de Lorelei van 13 januari 2011 tot 14 februari 2011;

constaterende dat de regering tijdens het vragenuur van 25 januari 2011 bij monde van minister Kamp heeft aangegeven dat het een zaak van betrokkenen zelf is om zich tegen dit soort calamiteiten te verzekeren;

constaterende dat de regering alsnog heeft besloten om 35 binnenvaartondernemingen een vergoeding uit de werktijdverkortingsregeling te geven wegens de uitzonderlijke situatie die is ontstaan door de langdurige stremming van de Rijn bij de Lorelei;

constaterende dat deze uitkering niet met terugwerkende kracht door andere getroffen ondernemers kan worden aangevraagd en toegekend;

overwegende dat veel ondernemers geen aanvraag hebben ingediend gezien de eerdere afwijzende houding van de regering;

verzoekt de regering, binnenvaartondernemers de mogelijkheid te geven om met terugwerkende kracht alsnog een aanvraag in te dienen voor vergoeding uit de werktijdverkortingsregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (30523).

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik realiseer mij dat er ook schippers zijn zonder personeel, de zogenaamde zzp'ers. Ook over hen had ik een motie willen indienen, maar dit is daarvoor niet de goede plaats. Die verantwoordelijkheid ligt conform de Bijzondere Bijstandsregeling Zelfstandigen immers zelfstandiger bij de gemeenten. Ik weet wel dat in Duitsland ook voor deze categorie een soort juridisch-fiscale coulancregeling wordt getroffen. Ik dien hier geen motie over in, maar ik verzoek de regering om gemeenten te vragen om de nodige coulancre te betrachten ten opzichte van deze groep en om de Kamer te informeren over wat dat verzoek heeft opgeleverd.

In het algemeen overleg heb ik de minister gevraagd om een vervolg op de VERS-regeling in het leven te roepen. Ik heb op dat punt een toezegging gekregen, maar uiteindelijk blijkt dit niet echt een VERS-regeling te zijn. Er is slechts sprake van milieuprestatiecontracten. Dat is op zich een mooi instrument waarmee haalbaarheidsstudies en proefprojecten kunnen worden gedaan, maar voor de daadwerkelijke verduurzaming van bestaande schepen is meer nodig. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 2016 voor de binnenvaart een emissienorm gaat gelden die vergelijkbaar is met de Euro 6-norm;

Slob

constaterende dat die norm slechts te halen is met nashakeltechnieken zoals een katalysator en roetfilter;

constaterende dat deze voor de binnenvaart beschikbare systemen nog zeer onvolkomen en kostbaar zijn en dat de komende vijf jaren alles op alles gezet moet worden om die systemen door te ontwikkelen;

constaterende dat het Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB) middels onder andere Milieu Prestatie Contracten (MPC's) werkt aan deze ontwikkeling zodat niet alleen de nieuwe maar ook bestaande motoren daarmee uitgerust kunnen worden en daarmee grote milieuwinst geboekt kan worden;

constaterende dat de subsidieregeling voor dieselmotoren van binnenvaartschepen (VERS-regeling) is gestopt en daardoor ook de retrofit van motoren vrijwel tot stilstand is gekomen;

verzoekt de regering, voor de begroting van Infrastructuur en Milieu 2012 een vervolg op de VERS-regeling uit te werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 53 (30523).



De heer **De Rouwe** (CDA):

Voorzitter. Dit is een heel aardig AO Binnenvaart. Het is een tijd geleden dat wij op verschillende momenten een mooi debat hadden, maar dat is er nu weer.

Ik sta even stil bij de motie die de heer Graus heeft ingediend, en terecht. Daarom heb ik er ook mijn handtekening onder gezet. De motie heeft betrekking op de snelheid bij Rotterdam. In het debat hebben wij er beiden opmerkingen over gemaakt. Het punt is namelijk dat een aantal schippers ziet dat er een verlaging van de snelheid aankomt onder het mom van het milieu. Juist de schepen zullen daardoor echter heel onrendabel gaan varen. Elk schip heeft namelijk zijn eigen snelheid waarop het optimaal vaart. Als het op die manier contraproductief werkt, wil ik het eerst uitgezocht hebben. De minister heeft ons toegezegd dat dit zou gebeuren. Tot op heden hebben wij echter niets gehoord. Dat is de reden om die druk te zetten, maar wellicht is er straks nieuws.

Dan dien ik de volgende motie in over de vrij eroderende natuuroevers, die medeondertekend is door de heer Dijkgraaf. Het betreft een plan van het vorige kabinet, waarmee het huidige kabinet doorgaat. Over dit plan zijn een aantal binnenvaartschippers en hun organisatie zeer ongerust. Ik krijg daar graag duidelijkheid over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat goed uitgevoerde natuurvriendelijke oevers met oeverbeschermingsfunctie tot nu toe prima zijn samengegaan met een goede bevaarbaarheid;

overwegende dat er nu voornemens bestaan om "vrij eroderende", natuurvriendelijke oevers aan te leggen in de Maas en de Geldersche IJssel;

verzoekt de regering, deze voornemens niet eerder uit te voeren dan nadat zij de Kamer heeft geïnformeerd over hun verenigbaarheid met bevaarbaarheid en de relatie tussen (natuur)baten en (bagger)kosten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Dijkgraaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 54 (30523).

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik sluit af. Ik heb ook de motie van de heer Slob ondersteund waarin de regering wordt verzocht om wat coulanter om te gaan met de behoorlijk slechte situatie voor de binnenvaartondernemers, eerder dit jaar in Duitsland als gevolg van een stremming. Het gaat mij erom dat wij rechtvaardig proberen om te gaan met deze mensen, die hier echt heel veel last van hebben gehad. Ik vraag het kabinet, en ik denk ook dat wij allen de doelen hiërarchter ondersteunen, om even door de bureaucratie heen te bijten om te bekijken of wij deze mensen kunnen ondersteunen. Daarom heb ik het initiatief van de heer Slob van harte ondersteund.



De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Voorzitter. Het is belangrijk dat wij hier praten over de binnenvaart. Wij hebben de motie van de heer Graus medeondertekend, uit overtuiging. Dat punt hadden wij al eerder ingebracht, omdat wij vinden dat de minister de beschikbare ruimte op kan zoeken om die lagere snelheid weg te nemen; zie ook wat de heer De Rouwe daarover heeft gezegd.

Het punt van de eroderende oevers hadden wij ook al eerder naar voren gebracht, maar het is goed om dat zo helder in een motie neer te leggen; het is namelijk een groot probleem voor de binnenvaart qua doorvaarsnelheid.

Zelf dien ik de volgende motie in, die medeondertekend is door de heer De Rouwe. Het gaat over Rotterdam, dat extra ruimte biedt aan containerachterlandvervoer. Ik onderstreep dat wij dat graag als nationale streefnorm gerealiseerd zien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Havenbedrijf Rotterdam als uitgangspunt hanteert dat in 2020 10% extra van het contain-

Dijkgraaf

nerachterlandvervoer via de binnenvaart moet worden afgewikkeld;

overwegende dat vervoer over water ten opzichte van wegvervoer kan leiden tot een drie- tot zesmaal lager energieverbruik per ton/km en de binnenvaart derhalve substantieel kan bijdragen aan zowel het terugdringen van schadelijke uitstoot als het terugdringen van congestie op de weg;

verzoekt de regering om in het kader van de komende rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte te onderzoeken of de norm van het Rotterdams havenbedrijf tot nationale streefnorm voor het beroepsgoederenvervoer kan worden verklaard en de Kamer hierover nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkgraaf en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 55 (30523).

De heer Huizing (VVD):

In de tekst van de motie over de snelheidsbeperkingen staat: "opgelegde snelheidsbeperkingen ongedaan te maken". Dat is toch wat anders dan de heer Dijkgraaf zei. Hij wil de minister de ruimte laten opzoeken.

De heer Dijkgraaf (SGP):

Er staat ook "in overleg te treden met de gemeente Rotterdam". Die motie is dus geen dictaat aan de minister. In overleg zit altijd iets van hoor en wederhoor. Voor alle moties, ook bij deze, geldt dat je de voor- en nadelen moet afwegen. Onze inschatting is dat er binnen de normen wel degelijk ruimte is om tot een verdere optimalisatie te komen, juist ook vanwege het punt van de heer De Rouwe: de efficiëntie van motoren neemt niet toe maar eerder af als je met een lagere snelheid gaat varen.

□

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik begin met de motie van de heer Graus op stuk nr. 50, die ook is ondertekend door de heer De Rouwe en de heer Dijkgraaf, over de snelheidsbeperkingen. Door de ontwikkeling van de Maasvlakte zullen de vervoersstromen toenemen en verslechtert de luchtkwaliteit langs de vaarwegen, ook op een aantal punten waar nu de Europese grenswaarden al echt worden overschreden. Voor de juridische houdbaarheid van het besluit voor de Maasvlakte 2 is de overheid dan ook verplicht om een verdere verslechtering van die luchtkwaliteit te voorkomen. Op twee knelpuntlocaties in het havengebied zal de luchtkwaliteit flink verslechteren. Alleen op die locaties is dan ook de snelheidsbeperking in het leven geroepen. Deze gaat in 2013 in en zal duren tot 2025. Bij het afgeven van het bouwbesluit en de ontwikkeling is het nodig om het vooruitzicht te hebben dat de problematiek in de hand kan worden gehouden. Daarom moest zo'n snelheidsbeperking nu al worden opgelegd. Het bestemmingsplan bepaalt dat die maatregelen ingesteld moeten zijn bij het afgeven van de bouwvergunningen. Aangezien dit de komende maanden plaatsvindt, is het heel belangrijk dat er

geen juridische onzekerheid over gaat bestaan. Het besluit moest daarom nu genomen worden.

De Overeenkomst luchtkwaliteit Maasvlakte 2 voorziet ook in een tussentijdse vijfjaarlijkse monitoring via een effectprognose. Daarin wordt een nieuwe doorrekening gemaakt van de verwachte luchtkwaliteit. De eerste effectprognose komt dit voorjaar beschikbaar. Als die effectprognose laat zien dat het maatregelenpakket niet meer (volledig) nodig is, dan zullen wij met de betrokken partijen om tafel gaan zitten om het pakket aan te passen. De overeenkomst en het bestemmingsplan bieden die mogelijkheid om te wijzigen als het niet meer nodig is, maar dit vergt wel een nieuw besluit waartegen weer beroep en bezwaar openstaan. Ik zou heel graag de resultaten van die effectprognose en de consequenties daarvan dit voorjaar willen afwachten. Ik ontraad dan ook het aannemen van de motie op dit moment en verzoek de Kamer om haar aan te houden totdat de resultaten van de effectprognose beschikbaar zijn. Op dat moment kunnen we misschien tot een heel andere invulling van de maatregelen komen.

De heer De Rouwe (CDA):

De binnenvaartsector heeft heel veel bezwaren tegen deze regeling, juist omdat is aangetoond dat die contraproductief kan werken. De ondertekenaars van de motie beogen om dit punt onder de aandacht van de minister te brengen. Wat doet zij met dat signaal? Wij hebben het idee dat dit niet goed wordt opgepikt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat signaal zal ik sowieso goed oppakken. Ik ben op heel veel punten met het Maasvlakteam in gesprek over maatregelen en activiteiten. Ik zal heel goed blijven kijken of die contraproductiviteit erin zit, want dan is het een onnodige maatregel. Ik wil echter voorkomen dat nu in een keer een deel van de snelheidsbegrenzing eruit wordt gehaald en dat daarmee juridisch het hele kader rond de Tweede Maasvlakte wordt aangetast. Ik zal dit signaal verder laten uitzoeken. Ik verzoek de indieners de motie op stuk nr. 50 aan te houden totdat de nadere gegevens beschikbaar zijn.

Ik kom nu op de motie-Graus op stuk nr. 51 over de Nederlandse vlag. Het is bijzonder om te zien hoe de verschillende fracties zich, ook in algemeen overleggen, opwerpen als dé vertegenwoordigers van de binnenvaart. Ik denk dat het de best vertegenwoordigde sector is in Nederland. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt er echt alles aan gedaan om de Nederlandse vloot goed te bedienen.

Laat ik vooropstellen dat behartiging van de belangen van rederijen met schepen die onder Nederlandse vlag varen altijd dient te gebeuren binnen de kaders van de internationale regelgeving. Zo moeten wij ons bijvoorbeeld aan staatssteunkaders houden. Zowel de binnenvaartvloot als de shortseavloot die onder Nederlandse vlag vaart, behoort tot de grootste en modernste van Europa. Mede vanwege het open karakter van de scheepvaartmarkt is ook de Nederlandse vloot het meest gediend bij eerlijke concurrentie, een level playing field. Er moet worden voorkomen dat schepen die onder Nederlandse vlag varen, moeten concurreren met schepen uit goedkopevlaglanden die met slecht onderhouden schepen tegen lagere tarieven kunnen varen.

Bij de totstandkoming van onze regelgeving op dit gebied, regelgeving juist om die Nederlandse vlag en die

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

prachtige moderne vloot goed te kunnen houden, is het uitgangspunt van de regering dat de administratieve lasten van rederijen en individuele scheepseigenaren waar mogelijk worden verminderd of ten minste tot een minimum worden beperkt. Uit de vorige periode dat ik in de regering zat, weet ik nog dat dit soms tot bijzondere omstandigheden leidt. Wij hadden op een gegeven moment bedacht om de vrachtbrief af te schaffen vanwege de administratieve rompslomp. Uiteindelijk zeiden de schippers echter dat zij die vrachtbrief graag wilden houden omdat zij die inmiddels voor allerlei andere activiteiten gebruiken. Wij zetten ons in elk geval maximaal in om overbodige, te kostbare of marktversturende regelgeving tegen te houden. Dat doen wij onder meer door aan te dringen op deugdelijke impactanalyses vooraf.

Ik heb in het algemeen overleg al gezegd dat ik het gevoel heb dat wij hier op allerlei vlakken iets aan doen. Bij het ministerie staan wij open voor signalen over regels die tegenstrijdig werken of uiteindelijk een tegengesteld effect hebben. Ik beschouw deze motie als overbodig, ook omdat zij erg breed is. Wij steunen de lijn, maar wij doen al op allerlei vlakken wat er in de motie wordt gevraagd.

De motie Slob/De Rouwe op stuk nr. 52 betreft financiële compensatie van door de stremming in de Rijn gedupeerde schippers. Ik was volgens mij in het buitenland toen hier vragen over werden gesteld. De minister van SZW heeft die toen namens mij beantwoord en aangegeven dat een compensatieregeling door de Nederlandse overheid in principe niet aan de orde is. Naar aanleiding van debatten met de Kamer, heb ik een gesprek met hem gehad. Wij hebben gezegd dat het goed zou zijn om in elk geval soepel om te gaan met de deeltijd-WW, bijvoorbeeld met te laat ingediende of slechts gedeeltelijk ingediende verzoeken. Hij heeft gezegd dat hij dat wil regelen.

In de voorliggende motie wordt mij gevraagd – dit ligt eigenlijk op het terrein van de minister van SZW – of de deeltijd-WW nog soepeler kan worden toegepast, dus ook bij gedupeerde ondernemers die geen aanvraag hebben ingediend. Ik kan natuurlijk niet voor mijn collega antwoorden. Ik ben bereid om de minister van SZW te vragen om schriftelijk te reageren op de motie. Ik heb al een beetje gepolst en zijn reactie was dat dit waarschijnlijk heel erg moeilijk zou gaan worden. Ik zal hem vragen om de Kamer schriftelijk te informeren en om daarbij in te gaan op de vragen over de zzp'ers. In de motie wordt mij verzocht om de gemeenten daarover te informeren. Als dat verzoek wordt gedragen, moet dat naar mijn mening via de lijn van minister Kamp gaan.

Ik heb zelf inmiddels een brief gestuurd aan Eurocommissaris Kallas met een verzoek om alle mogelijkheden te onderzoeken om op Europees niveau tot financiële waarborgen bij dergelijke calamiteiten te kunnen komen.

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik dank de minister voor haar verzoek aan de Eurocommissaris. Daar heeft zij de Kamer inmiddels over bericht. Ik begrijp dat het even ingewikkeld is, aangezien het weliswaar gaat om een onderwerp waarover wij hebben gesproken, maar het ook een andere bewindspersoon raakt. Het is dus prima als de minister het aan hem voorlegt. Wij zouden de brief hierover graag voor de stemming komende dinsdag ontvangen. Ik zou willen benadrukken dat het rechtvaardigheidsprincipe voor ons drijvend is geweest voor deze motie. Er zijn namelijk ondernemers die op basis van de antwoorden die ik van de regering kreeg op mijn vraag of hiervoor nog iets geregeld zou worden,

hebben gedacht dat dit niet zou gebeuren en daarom ook geen aanvraag hebben ingediend. Dat is niet eerlijk; dat moet wat ons betreft worden gecorrigeerd.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal dit doorgeleiden naar mijn collega, die dan ook moet bekijken naar wat er mogelijk is binnen onze bestaande wet- en regelgeving.

Ik kom op de VERS-regeling naar aanleiding van de motie van de heer Slob en mevrouw Smeets op stuk nr. 53. Ik heb inderdaad aangegeven dat wij dit voorjaar starten met een programma voor het opstellen en realiseren van de milieuveterplannen. Daarvoor is ook geld beschikbaar. De VERS-regeling is een tijd terug geëvalueerd. Een van de conclusies van deze evaluatie was dat de VERS-regeling alleen zin heeft in combinatie met de nadere aanscherping van de Europese emissienormen voor de binnenschipmotoren. De eerstvolgende aanscherping vindt plaats in 2016. Een nieuwe VERS-regeling langs de lijnen van de oude regeling zal daarom op dit moment geen succes hebben. Over twee jaar, als er meer informatie beschikbaar is over de emissienormen en de emissieplafonds voor 2020, zal opnieuw bekeken worden of een vervolg-VERS zinvol en haalbaar is.

Zoals ik al heb aangegeven, gebruiken wij de huidige VERS ook voor de milieuveterplannen. Daarvoor is ook geld beschikbaar. Er is nu echter geen geld beschikbaar voor een vervolg-VERS. Ik ontraad dan ook de motie in zoverre die een reservering in de begroting voor 2012 betreft.

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik verbaas me een beetje over de motivering voor de afwijzing. De emissienorm zal vanaf 2016 gelden. Daar moet dus naartoe worden gewerkt. Men zal zich daarvoor keihard moeten inspannen, en daarvoor is nu juist een steun in de rug in de vorm van een VERS-regeling van belang. De minister zei: er is geen geld. Ik draag haar via deze motie nu juist op om dit in een nieuwe begroting te regelen. Zij heeft dus nog een flink aantal maanden om actief op zoek te gaan en iets voor dit heel belangrijke doel te realiseren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Inhoudelijk is mijn antwoord dat zo'n regeling alleen zin heeft in combinatie met een nadere aanscherping van de Europese emissienormen. Die aanscherping is er nog niet; die volgt pas in 2016. Over twee jaar, als er meer informatie beschikbaar is over de emissienormen en emissieplafonds voor 2020, kunnen wij zien of het nuttig en noodzakelijk is om zo'n nieuwe VERS-regeling in te stellen. Het klopt dat de heer Slob mij heeft gevraagd om dit voor 2012 te reserveren. Ik vind dat vroegtijdig. Het bestaande budget voor milieuveterplannen wordt in ieder geval ingezet. Wij moeten niet nu aan een VERS-ervolgplan beginnen als wij nog niet weten wat de opgave moet zijn voor die emissieplafonds. Ik ontraad de motie dus.

De motie op stuk nr. 54 van de heer De Rouwe en de heer Dijkgraaf gaat over de natuurvriendelijke oevers. Tijdens het AO hebben de indieners al hun zorgen uitgesproken over de gevolgen van de eroderende oevers voor de scheepvaart. Ik heb toen gezegd dat dit de portefeuille van de staatssecretaris betreft. De staatssecretaris heeft eerder aangegeven dat het uitgangspunt voor de maatregelen is dat de functionaliteit van de vaarwegen gewaar-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

borgd dient te blijven. Er zal op worden toegezien dat de scheepvaart hiervan geen last zal ondervinden. De Kamer kan er dus op vertrouwen dat wij in dit beleid de gevolgen voor de scheepvaart helemaal serieus zullen nemen. Deze zullen wij ook van tevoren onderzoeken. Op basis van onze onderzoeken zijn er geen problemen voor de scheepvaart bekend, maar wij zullen daarover ook weer met de sector in gesprek gaan. De staatssecretaris heeft toegezegd, daarover te zullen rapporteren via de voortgangsrapportages Maaswerken, Ruimte voor de Rivier en Nationaal Waterplan. Ik zal hem zeggen hierop ook expliciet in te gaan. Als ik de motie zo mag lezen dat de indieners mij vragen om serieus de scheepvaartbelangen te waarborgen, zie ik haar als ondersteuning van het beleid.

De motie op stuk nr. 55 van de heer Dijkgraaf over de rijksstructuurvisie en de norm van het Rotterdams havenbedrijf. Ik ben bereid om bij de voorbereiding van de visie op infrastructuur en ruimte de mogelijkheden te onderzoeken voor de nationale streefnorm, 10% extra containervervoer via de binnenvaart. Ik onderschrijf de intentie om de binnenvaart volop te benutten om die groei mogelijk te maken, maar ik teken wel aan dat het uiteindelijk aan de markt is om zelf te bepalen voor welke transportvorm men kiest. In het kader van Maasvlakte 2 heeft het Havenbedrijf Rotterdam er al voor gekozen om daarover met de bedrijven afspraken te maken. Ik vind het een heel mooie vorm om dat op die manier te doen. Het is een goed voorbeeld. In het onderzoek dat ik de heer Dijkgraaf toezeg, zal ik daarom met name bezien wat de toegevoegde waarde zal zijn van een door de rijksoverheid geformuleerde landelijke streefnorm. Ik denk namelijk dat je daar vooral naar moet kijken.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb overlegd met de andere indieners van de eerste motie die ik heb ingediend. Ik wil deze motie aanhouden, ondanks dat de minister eerder al heeft beloofd dat zij er over een paar weken op terug zou komen. Nu heeft zij het over een paar maanden. Ik geloof haar echter op haar blauwe ogen, als deze tenminste blauw zijn. Ik ben nog nooit zo dicht bij haar geweest, dat ik dit heb kunnen vaststellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja, ze zijn blauw.

De heer **Graus** (PVV):

We zullen de motie in ieder geval aanhouden tot nader order.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Graus stel ik voor, zijn motie (30523, nr. 50) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Ik vraag de minister om een oordeel over mijn motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Net als minister-president Rutte twijfel ik altijd wat ik hierop moet zeggen. Ik zou zeggen "ondersteuning van beleid", maar het is natuurlijk iets nieuws. "Overnemen" mag ik ook weer niet zeggen, want daar gaat de Kamer over. De heer Dijkgraaf weet welke kant ik opkijk.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Het woord "ondersteuning" was behoorlijk helder. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen die tijdens de twee VAO's zijn gesteld.